



Bilisme i hverdagen

- hva påvirker bilistenes valg av vinterdekk?

Britt Cristine Mathisen

*Masteroppgave i sosiologi
Det samfunnsvitenskapelige fakultet
Universitetet i Tromsø
Våren 2007*

1.0 INNLEDNING.....	3
1.1 OPPGAVENS TEMA	3
1.2 AVGRENSNING.....	5
1.3 HVORFOR EN STUDIE AV VALG AV VINTERDEKKTYPE?	5
1.3.1 Tidligere forskning på feltet.....	6
1.4 TEORI	6
1.5 OPPGAVENS OPPBYGGING	7
2.0 METODE.....	8
2.1 METODE OG DATA	8
2.1.1 Utvalg for den kvalitative intervjuundersøkelsen	10
2.1.2 Intervjuene.....	12
2.2 DEN KVANTITATIVE DELEN	13
2.3 ETIKK	13
2.3.1 Konfidensialitet.....	14
2.4 FORSKNINGSSTRATEGI	15
3.0 TEORI.....	17
3.1 BOURDIEUS TEORI	17
3.1.1 Habitus.....	18
3.1.2 Sosiale sanksjoner	19
3.1.3 Klasser.....	19
3.1.4 Kapital	20
3.1.5 Felt.....	23
3.1.6 Idealtypetegrepet og feltet.....	24
3.1.7 klasse- og individuell habitus	25
3.2 HABITUS OG BILISME.....	25
3.3 ET LITE LÅN FRA ANTHONY GIDDENS	26
3.3.1 Kort presentasjon av Giddens begrepsapparat	26
3.4 ANVENDELSE AV BOURDIEUS TEORI	27
3.4.1 Svake sider ved Bourdieus teori.....	29
3.5 ANVENDELSE AV GIDDENS' TEORI	30
3.5.1 Risiko	31
3.6 BEGRUNNELSE FOR VALG AV TEORI	32
4.0 EMPIRI.....	34
4.1 BESKRIVELSE AV FELTET.....	34
4.2 TIDLIGERE FUNN.....	34
4.3 BILISME I TROMSØ	36
4.3.1 Fysisk kontekst.....	36
4.3.2 Aktører i feltet.....	37
4.3.3 Pressgrupper	37
4.3.4 Ekspertene.....	38
4.3.5 Det sosiale	39
4.4 FUNN FRA INTERVJU UNDERSØKELSEN	40
4.4.1 Hvorfor piggdekk?	40
4.4.2 Hvorfor piggfrie dekk?	41
4.4.3 Hva må endres for at bilistene skal gå over til piggfrie dekk?	44
4.4.4 Informasjon.....	46
5.0 ANALYSE.....	48
5.1 DE TRE IDEALTYPERNE	48
5.2 HABITUS.....	53
5.2.1 Sikkerhetsfokuser habitus	53
5.2.2 Formålsrasjonell habitus	57
5.2.3 Miljøbevisst habitus	58
5.2.4 Individuell habitus	60
5.3 ØKONOMISK KAPITAL.....	62
5.4 ENDRING I SYMBOLSK KAPITAL OG RUTINE	62

5.5 FORSTÅELSE AV SIKKERHET	65
5.6 KJØNNSFORSKJELLER	67
5.7 INFORMASJON.....	69
5.7.1 Informasjonskilder.....	72
6.0 KONKLUSJON.....	75
6.1 HVORFOR PIGGDEKK?	75
6.2 HVORFOR PIGGFRIE DEKK?	77
6.3 INFORMASJON OG ANDRE TILTAK	78
6.3.1 INFORMASJONSKILDER	79
6.4 SIKKERHET	80
7.0 AVSLUTNING	82
7.1 EGEN ROLLE I UNDERSØKELSEN	82
7.2 SVAKE SIDER VED OPPGAVEN	82
7.2.1 Mulige problemer knyttet til utvalget.....	83
7.3 REFLEKSJONER RUNDT OPPGAVESKRIVNINGEN	83
7.3.1 Konsekvenser for informantene	83
7.3.2 Fordelaktige konsekvenser av studien	84
7.3.3 Avveining mellom teori og empiri.....	84
7.4 KULTURENDRING	85
8.0 LITTERATURLISTE.....	86

1.0 Innledning

1.1 Oppgavens tema

Miljøproblemer og miljøvern er stadig mer aktuelle tema i samfunnsdebatten. Nærmest alle deler av samfunnet påvirker, og blir påvirket av den miljømessige situasjonen, og miljøproblemer representerer noen av de desidert største truslene dagens samfunn står ovenfor.

Utgangspunktet for denne masteroppgaven er å skrive om miljøvern i hverdagen. Fortrinnsvis ville jeg skrive oppgaven på oppdrag for noen som arbeider med miljøvern, slik at mine funn kunne bidra til å løse de problemene oppgaven beskriver. Sistnevnte ble mulig da jeg ba om et møte med Tromsø kommune for å få vite hva kommunen gjør i forhold til å legge til rette for miljøvennlighet i folks hverdagsliv. Kommunen gjør ikke egne undersøkelser og var derfor interessert i å samarbeide med noen ved universitetet for å få kunnskap om temaet. Jeg forhørte meg om det var noe innenfor det område jeg hadde planlagt å skrive om som de trengte informasjon om, og fikk dermed vite at svevestøv er et stort problem i Tromsø og dersom flere bilister gikk over til piggfrie dekk i stedet for piggdekk ville det forbedre situasjonen. Min opprinnelige problemstilling om ”Miljøvern i hverdagen” så ut til å kunne bli for vid og det var allerede gjort en del undersøkelser på temaet, så jeg ønsket å innsnevre problemstillingen ytterligere. Derfor valgte jeg å konkretisere problemstillingen fra ”Miljøvern i hverdagen” til ”Bilbruk i hverdagen”. Følgelig ble oppgaven om miljøvern innenfor et spesifikt område av hverdagslivet, nemlig bilbruk, innenfor et spesifikt geografisk område; Tromsø.

Denne avhandlingen fokuserer på hva som er årsakene til at folk velger piggdekk eller piggfrie dekk og hvilke tilrettelegginger for bilistene som kan bidra til en lavere piggdekkandel. Miljøaspektet i hverdagen blir sett på ut fra tankegangen om at en kan bidra til å løse problemene gjennom de valg hver enkelt tar i dagliglivet.

Jeg vil understreke at det ikke er min oppfatning at miljøproblemene kan løses ved individuell innsats alene. Dette er et verdifullt bidrag, men i tillegg er det også nødvendig med regionale, nasjonale, internasjonale og globale tiltak for å få til en effektiv løsning på miljøproblemer. Offentlig styring er nødvendig, da den

individuelle rasjonaliteten på dette området til tider strider mot den kollektive rasjonalitet som Garrett Hardin beskriver i allmenningens tragedie (Hardin 1968).

Med begrepet *miljø* refereres det i oppgaven til natur og det ytre fysiske miljø, ikke til betydninger som arbeidsmiljø eller lignende. Samtidig er ikke begrepet miljøproblemer begrenset til problemer for miljøet. En endring av miljøet som er uheldig for mennesker blir også regnet som et miljøproblem. Svevestøv blir sett på et miljøproblem, da det kan gjøre at det miljøet som befolkningen ferdes i blir skadelig for dem. Når en bilist viser hensyn begrensning av svevestøv blir det dermed sett på som et miljøhensyn.

Problemstillingen for oppgaven er følgende:

Hva er det som påvirker bilistenes valg av vinterdekk type?

Tesen er at det som påvirker bilister til å velge piggfrie vinterdekk eventuelt kan videreføres eller utvides, mens en kan forsøke å minimere eller fjerne faktorer som forhindrer dette. For å besvare problemstillingen vil jeg se nærmere på:

- Hva bilistene legger vekt på når de skal velge dekk. Dette kan kanskje belyse hvordan det kan legges til rette for at flere skal velge piggfritt.
- Hva er bilistenes syn på svevestøvproblematikken og hvilke kunnskaper de har om den. Videre, hvilke informasjonskilder bilistene har tillit til, og hvilken informasjon de har bruk for. I forlengelsen av dette, belyse hvilken informasjon som kan påvirke bilistene til å gå over til piggfritt.

Dette skal besvares hovedsakelig gjennom den kvalitative undersøkelsen, siden denne metoden gjør det mulig å utforske områder en ikke har omfattende kjennskap til på forhånd. Intervjupersonene kan utdype hva de mener er grunnen til at de handler som de gjør, ikke bare svare på direkte spørsmål. De kvalitative funnene blir også supplert med statistisk materiale, for eksempel blir spørsmålet om hvilke informasjonskilder bilistene har tillit til delvis besvart ved hjelp av statistikk.

1.2 Avgrensning

Det er flere aspekter knyttet til privatbilisme og dekkvalg som det hadde vært interessant å følge opp, men siden både oppgavens lengde og den tid som er til disposisjon til å skrive den er begrenset, har det ikke vært mulig. Et tema det kunne ha blitt sett nærmere på bilistenes forhold til ulike typer veivedlikehold og til kollektivtrafikk. Et annet tema jeg veldig gjerne skulle fulgt mer opp er hva som kan bidra til å redusere privatbilisme, siden redusert bilbruk ville være det klart beste tiltaket mot både svevestøv og annen bilrelatert luftforurensning, lokalt og globalt. Jeg samlet også inn en del materiale på hva som kunne bidra til redusert bilbruk, men dersom alle disse temaene skulle analyseres ville det kun vært plass, og tid, til å gjøre en nokså overfladisk analyse, derfor har ikke det blitt gjort.

1.3 *Hvorfor en studie av valg av vinterdekktype?*

Tromsø har i dag et problem med svevestøvforurensning. Flere ganger i året overstiger konsentrasjonen av svevestøv i lufta grenseverdiene satt av forurensningsforskriften. Det antas at vegtrafikken, og da spesielt kjøring med piggdekk, er hovedkilden til svevestøvet. Denne forurensningen fører til helseproblemer hos befolkningen, spesielt hos utsatte grupper. Påvirkningen varierer fra mindre ubehag til dødelighet. Piggdekkkjøring påvirker også miljøet gjennom økt drivstoffbruk, høyere støynivå og økt slitasje på veidekket, som øker behov for reasfaltering. Både vegslitasje og økte helsekostnader gir igjen økte samfunnskostnader, i tillegg til å redusere trivsel og velvære for befolkningen i byen (www.tromso.kommune.no).

Grunnen til at jeg har valgt dette temaet er også en generell personlig interesse for miljøvern, et tema som nær sagt alltid har engasjert meg. Denne oppgaven blir et bidrag til forståelsen av, og bekjempelse av miljøproblemene vi står ovenfor. Det empiriske fokuset er valgt fordi jeg ønsker at denne oppgaven også skal kunne brukes utover at den er en mastergradsavhandling, at funnene skal kunne brukes for å forbedre situasjonen som blir beskrevet.

Rent sosiologisk er problemstillingen også interessant fordi dette handler om hvordan folk håndterer denne situasjonen i hverdagen og i hvor stor grad en tar individuelt ansvar for et kollektivt problem. Dette blir en form av "Den kollektive

handlingens problem” der de som medvirker til problemet ikke nødvendigvis innretter sin atferd etter å løse det, men snarere handler ut fra hva de anser som mest gunstig for en selv. En løsning som alle taper på totalt sett (Hardin 1968). Dette viser noe av utfordringene knyttet til å få samfunnet til å fungere på en så miljøvennlig måte som mulig.

1.3.1 Tidligere forskning på feltet

Tidligere undersøkelser har fokusert på miljøvennlig atferd i hverdagen mer generelt (Holden 2005), (Halkier 2001), (Methi 1999), (Skorstad 2005), og det har blitt gjennomført minst en statistisk undersøkelse som blant annet viser hvem og hvor det kjøres med piggdekk og med piggfrie dekk (Vaaje 2006). Derimot har det ikke blitt gjennomført noen studie spesielt for Tromsø, og selv om det har blitt gjennomført minst en kvantitativ studie, har det ikke så vidt meg bekjent, blitt gjort noen kvalitativ studie som omhandler vinterdekkvalg. En kvalitativ studie kan i større grad enn en kvantitativ studie vise årsaker til at situasjonen er som den er, og hva som kan gjøres for å endre den. Derfor vil jeg se nærmere på det området som ikke har blitt noe videre undersøkt tidligere, nemlig hvorfor de ulike bilistene handler som de gjør, og med et lokalt fokus. Dette er for å belyse hvordan en kan endre disse tendensene i retning av en høyere piggfriandel, gjerne på bilistenes premisser. Formålet med dette er å bidra til å vise hvordan det kan legges til rette for at flere velger piggfrie dekk. Siden oppgaven har som mål å kunne bidra til en forbedring av lokalmiljøet i Tromsø, i form av mindre svevestøv i luften, kan den ikke være verdinøytral, da det blir lagt til grunn at en høyere piggfriandel er ønskelig. På samme tid er det ikke meningen at oppgaven skal være moraliserende på noen måte. Formålet med denne oppgaven er å forstå og forklare hvorfor bilistene velger som de gjør.

1.4 Teori

Jeg vil ta utgangspunkt i Bourdieus teori, da spesielt hans begrep om Habitus; en predisponering for å opptre slik som ”folk som oss” gjør og slik man har gjort før (Bourdieu 1990). Grunnen til at Bourdieus teori er valgt er at denne setter daglige handlinger inn i et større perspektiv og gir et godt teoretisk rammeverk for å forklare hverdagsrutiner som blir ”tatt for gitt” (Lamont & Lareau, 1988). Jeg vil også bruke noe av Giddens teorier, for å styrke teorien i forhold til endringer og individer, områder som Bourdieus teori ikke fokuserer videre på. Begrepene som er aktuelle er

spesielt *rutinisering* og *refleksivitet*. Videre *rutinisering av refleksivitet*; når en intensjonell handling som er reflektert over (refleksivitet) går over til å bli en del av hverdagens rutiner (rutinisering) (Halkier 2001).

1.5 Oppgavens oppbygging

Metodekapittelet er ment å redegjøre for hvordan jeg har gått fram for å finne mine funn, og for de valg som har blitt gjort underveis. Teorikapittelet presenterer teorien jeg har benyttet meg av, og empirikapittelet gir en introduksjon til de funn jeg har gjort i intervjuundersøkelsen. De to sistnevnte delene forenes så i analysekapittelet, der teorien blir brukt til å kunne si noe om hva disse funnene betyr. Empirikapittelet har blitt skilt ut som et egen del, for å også vise funnene på en måte som er lett tilgjengelig for lesere som ikke har en bakgrunn fra sosiologien. Dette er gjort med tanke på at oppgaven skal leses, og forhåpentligvis brukes, også utenfor akademia. Blant annet skal oppgaven overleveres Tromsø kommune og Grønn Hverdag. I konklusjonen blir det presentert hva jeg har kommet fram til med en oppsummering av de sentrale poengene og en konklusjon. Avslutnings kapitlet avrunder med noen betraktninger om oppgaven generelt og betraktninger om hvordan funnene kan brukes.

2.0 Metode

2.1 Metode og data

Denne oppgaven bygger hovedsakelig på to undersøkelser, en kvalitativ intervjuundersøkelse som jeg har gjennomført selv, og en analyse av et foreliggende statistisk materiale, "Undersøkelse om holdninger, verdier og natur" fra 2000. Siden det skulle tas utgangspunkt i forholdene i Tromsø, ble de kvalitative intervjuene gjennomført først. Det viste seg at det kvantitative materialet skulle få stadig mindre plass i oppgaven. Dels på grunn av at når problemstillingen ble innsnevret fra generell miljøatferd i hverdagen til valg av vinterdekk, ble det vanskelig å finne variabler som passet. Dels på grunn av at de spørsmålene som var blitt stilt i det statistiske materialet ikke passet så godt overens med det som ble fokuset i intervjuundersøkelsen. Det var derimot en del av statistikken som passet bra, nemlig spørsmål om hvor mye tillit respondentene hadde til at ulike kilder gir korrekt informasjon om årsakene til miljøforurensning. Dette belyser et av de spørsmålene denne oppgaven er ment å gi svar på, nemlig hvilke informasjonskilder bilistene har tillit til, så denne delen av det statistiske materialet ble brukt i oppgaven, og ble analysert ved hjelp av statistikk analyseprogrammet SPSS.

I tillegg til dette har jeg fått tilgang på en rapport fra en kvantitativ undersøkelse, som fokuserer direkte på piggdekkproblematikken. Denne ble utført av Sentio AS med et landsrepresentativt utvalg, på oppdrag fra Gjensidige Nor forsikring (Vaaje 2006). Jeg fikk tilgang til denne rapporten etter å ha vært i kontakt med Trondheim kommune. De har arbeidet aktivt med svevestøvproblematikken i de senere år og har fått gode resultater i forhold til å redusere piggdekkandelen, og dermed også mengden svevestøv i Trondheim.

Fordelen med å bruke kvantitativ metode er at datamaterialet er representativt for populasjonen, og funnene kan da, med visse forutsetninger, generaliseres til den norske befolkning (Ringdal 2001). Siden det foreligger kvantitative data på området, bruker jeg disse framfor å gjennomføre en egen undersøkelse, selv om det da ville være mulig å rette spørsmålene mer inn på det jeg vil finne ut. Dette er fordi det å bruke eksisterende data sparer mye ressurser, som gir meg mulighet til å fokusere på den kvalitative undersøkelsen.

Jeg har gjennomført en kvalitativ intervjuundersøkelse om hvorfor og hvordan bilistene velger den vinterdekktypen de velger. Målet er å finne ut hva som kan gjøres for å få opp piggfriandelen i Tromsø. I en kvalitativ undersøkelse kan en fokusere mer på hvilke mekanismer som ligger bak de valgene bilistene tar, og det er der det må påvirkes for å muliggjøre endring. Kvalitative undersøkelser har også den fordel at en kan følge opp funn som en ikke kjente til på forhånd (Thagaard 2002). Denne utredende muligheten ved kvalitativ metode er en stor fordel i denne studien siden de viktigste spørsmålene jeg ønsker å besvare er *hvorfor* bilistene velger de dekkene de velger, og *hva* som kan gjøres for å få opp piggfriandelen.

En kvalitativ studie er ikke og har heller ikke som mål å være statistisk generaliserbar. Fortolkningen i en kvalitativ studie kan gi grunnlag for overførbarhet, ikke beskrivelser av mønstre i dataene, som er tilfellet i kvantitative studier (Thagaard 2002). Den innsikten en får gjennom den kvalitative delen av studien er ment å vise dybden i en del av feltet, ved å vise noen av forklaringene på hvorfor folk handler som de gjør. Den kvalitative metodens styrke er å gi svar på spørsmål om hvordan og hvorfor, spørsmål som er vanskeligere å få svar på gjennom en kvantitativ studie. I tillegg til de funn som fremkommer i denne studien, vil det helt sikkert kunne finnes andre forklaringer parallelt med disse. Flere forklaringer kan være riktige, fordi kvalitative studier gir dybdeinnsikt på et avgrenset område og derfor er ikke disse forklaringene uttømmende, siden samfunnet er komplekst og det gjerne eksisterer flere forklaringer på et fenomen.

Samtidig er det ikke slik at en kvalitativ studie kun kan brukes til å si noe om informantene i intervjuundersøkelsen. Den tidligere nevnte overførbarheten innebærer at en enkelt undersøkelse kan bidra til en mer generell teoretisk forståelse ved at den teoretiske forståelsen knyttet til et prosjekt settes inn i en videre sammenheng. *”den studien som representerer utgangspunktet for argumentasjonen for overføring av fortolkninger, har bidratt til å utvikle en forståelse av grunnleggende trekk ved det fenomenet som studeres”*(Thagaard 2002:185). En kan trekke slutninger i senere tilfeller ut fra en studie, under forutsetning av at den andre situasjonen har vesentlig likhetstrekk med den første (Thagaard 2002). Den forståelsen som en har kommet fram til i denne oppgaven kan også være relevant i

andre sammenhenger, blant andre bilister i Tromsø enn de som har blitt intervjuet. Altså at en kan gå ut fra at den kunnskapen som en har fått gjennom denne studien også vil kunne være gyldig for flere av bilistene i Tromsø enn de som har blitt intervjuet.

2.1.1 Utvalg for den kvalitative intervjuundersøkelsen

Intervjuundersøkelsen besto av intervju med 8 personer som er valgt ut fra ulike samfunnsgrupper; miljøbevisste, foreldre og drosjesjåfører. Det har altså vært et strategisk utvalg, et utvalg der en velger informanter *”som har egenskaper eller kvalifikasjoner som er strategiske i forhold til problemstillingen”* (Thagaard 2002:53). Informantene ble her valgt på grunnlag av hvilke grupper jeg antok at hadde god innsikt i problematikk rundt valg av piggdekk eller piggfrie dekk.

Utvalgets størrelse var opprinnelig planlagt å være ti informanter, noe som var valgt ut fra anbefalinger fra forelesere og veileder ved universitetet, og ut fra hensyn til at størrelsen på datamaterialet både skulle være lite nok til å være håndterbart, og stort nok til å gi et godt grunnlag for å svare på problemstillingen. Utvalget ble etter hvert til åtte, som jeg syntes nådde et såkalt metningspunkt, at det ikke ville gi betydelig mye mer forståelse av situasjonen å intervju flere informanter. Selv om det har blitt konstruert ulike idealtyper på grunnlag av intervjumaterialet har alle informantene blitt stilt de samme spørsmålene og de tilhører alle samme kategori, de er alle bilister i Tromsø (Thagaard 2002). Dermed konkluderte jeg med at antallet informanter som jeg hadde var tilstrekkelig.

Jeg fikk klarsignal fra miljønettverket Grønn Hverdag til å kontakte deres deltagere for å be om intervju. Tre personer sa ja til å delta i undersøkelsen. Jeg valgte å ta kontakt med deltagere i Grønn hverdag for å få tilgang til personer med et bevisst forhold til miljøvern, noe som kan bidra til fyldigere informasjon dersom de har gjort seg opp flere tanker om hvorfor de handler som de gjør. Samtidig har dette nettverket en til tider nokså lav terskel for å bli deltager (Methi, 1999), så dette er ikke nødvendigvis de som ser seg selv som de mest ihuga miljøvernerne, men kanskje mer ”hverdags miljøvernere”.

Foreldre er valgt som gruppe fordi de gjerne kjører mye i hverdagen i sammenheng med henting og bringing av barn til barnehager, skole og fritidsaktiviteter, i tillegg til kjøring til og fra jobb og i fritiden. Dette er altså en samfunnsgruppe som kjører mye bil i hverdagen og de er også den gruppen som ofte assosieres med det som har blitt kalt ”Tidsklemma”: at den tiden en har til rådighet i løpet av en dag er knapp i forhold til alt en skal rekke, og det blir derfor viktig at blant annet transport i løpet av dagen ikke tar for lang tid. Jeg fikk tak i foreldre ved å kontakte foreldreutvalg ved ulike skoler i Tromsø og forhøre meg om jeg kunne få intervjuer noen i utvalget eller om de eventuelt visste om noen andre foreldre jeg kunne snakke med. På denne måten fikk jeg kontakt med tre foreldre, to menn og en kvinne, som sa seg villig til å bli intervjuet.

Drosjesjåfører er valgt som gruppe fordi de har bilkjøring som yrke og dermed særdeles mye erfaring og ekspertise på dette området. Jeg intervjuet to drosjesjåfører som jeg kom i kontakt med ved å først ta kontakt med Bente Noreng på Tromsø taxi, som så ga meg telefon nummer til tre drosjesjåfører som jeg kunne spørre om å intervjuer. Kun en av disse sa ja. Siden det bare er et drosjeselskap i Tromsø, og jeg ikke hadde andre kriterier for den gruppen enn at de skulle være drosjesjåfører, konkluderte jeg med at snøballmetoden var en tilfredsstillende måte å rekruttere på (Thagaard 2002). Det vil si at jeg intervjuet den drosjesjåføren som sa seg villig til det og spurte så om det var noen andre på Tromsø Taxi jeg kunne snakke med. Dermed fikk jeg en intervjuperson til, noe jeg sa meg fornøyd med, siden det hadde vært forholdsvis vanskelig å rekruttere fra denne gruppen. I og med at intervjuundersøkelsen heller ikke skal brukes til generalisering, konkluderte jeg med at det var til å leve med at den ene gruppen ble på to personer mens de andre var på tre. Dessuten ble informantene også kategorisert inn i idealtyper på tvers av de gruppene de ble rekruttert fra, når jeg analyserte intervjumaterialet. Dette medførte at de opprinnelige gruppene fikk mindre betydning.

De gruppene som informantene har blitt rekruttert fra, foreldre, grønn hverdag deltagere og drosjesjåfører, vil videre i oppgaven bli omtalt som nettopp grupper. Dette til forskjell fra Bourdieus begrep om klasser og de idealtypene jeg har konstruert. Klasser og Idealtyper kan flyte noe over i hverandre, siden de er relaterte begreper her. Men det er ganske viktig at disse gruppene ikke blandes sammen med

verken klassene eller idealtypene. Bruken av idealtyper er en form for kategorisering, noe som gjør at det forekommer at begrepet kategori blir brukt, da med referanse til idealtypene, ikke til gruppene.

2.1.2 Intervjuene

Intervjuene som ble gjennomført var av delvis strukturert art, også kjent som ”det kvalitative forskningsintervju ” i metodelitteraturen (Thagaard 2002). Intervjuguiden ble utarbeidet ut fra de forskningsspørsmålene som undersøkelsen tar sikte på å besvare. Guiden ble først testet ut i to pilotintervju, og deretter modifisert ut fra hvordan de hadde fungert i intervjusituasjonen og ut fra den innsikten i feltet som kom fra intervjuene. Intervjuguiden ble brukt som en sjekkliste og veileder for intervjuet, men ble ikke fulgt slavisk. Opplysninger som intervjupersonene trakk fram ble fulgt opp med oppfølgingsspørsmål, og en del av de problemstillingene som ble trukket fram av enkelte intervjupersoner ble også de andre intervjupersonene spurt om deres synspunkter på. Jeg hadde også mulighet til å kontakte de aller fleste av informantene etter intervjuet for oppfølgingsspørsmål, noe som ble gjort i ett tilfelle.

Intervjuguiden var inndelt i hovedtemaene bakgrunnsinformasjon om informantene, beslutningsprosess knyttet til valg av vinterdekk, holdninger til, eller inntrykk av ulike dekk, informasjon; hvilken informasjon de ønsker om dette, hvilke informasjonskilder de benytter seg av og har tiltro til, de to siste delene omhandler redusert bilbruk og teori. Spørsmål som var direkte knyttet til teori og til habitusbegrepet var laget med sikte på å kunne danne et bilde av informantenes habitus.

Tid og sted for intervju ble avtalt i samarbeid med intervjupersonene. Intervjuene ble gjennomført i arbeidstiden, på det sted som var hensiktsmessig for den enkelte. De fleste var på intervjupersonens arbeidsplass men det ble også gjennomført intervju på universitetet, hjemme hos intervjupersonen og på kafé. Intervjuene ble gjennomført uten nevneverdige problemer.

Intervjumaterialet har jeg analysert ved hjelp av tekstanalyse programmet N-Vivo. Materialet ble kodet både etter hva jeg på forhånd hadde bestemt meg for å se etter,

som habitus og begrunnelser for valg av dekktype. I tillegg trakk jeg fram det som utmerket seg i materialet. Blant annet konstruksjonen av idealtypene ble gjort på denne måten.

2.2 Den kvantitative delen

Når fokus for oppgaven ble endret fra miljøvern i hverdagen til bilbruk i hverdagen ble også det statistiske materialets plass i oppgaven ganske redusert. I stedet for å være bærende for oppgaven ble statistikken i stedet en støttende del for intervjuundersøkelsen som ble den sentrale delen. Endringen i problemstillingen medførte også visse problemer i forhold til statistikken i og med at spørsmålene som var stilt der ikke passet så godt med den nye problemstillingen, og de spørsmålene som kunne brukes ga en så dårlig forklaringsgrad at jeg valgte å ikke bruke en statistisk modell og heller fokusere mer på det kvalitative materialet. Når det gjelder spørsmålet piggdekk / piggfrie dekk så var det ikke spurt om dette i *”Undersøkelse om holdninger, verdier og natur”*. Derimot fant jeg statistikk på dette temaet i rapporten fra den tidligere nevnte undersøkelsen som ble gjort for Gjensidige forsikring, kalt *”Piggdekk eller piggfritt? Hvilke valg gjør norske bilister?”* Dermed var det mulig å omgå problemet med at det ikke var blitt spurt om vinterdekk i den førstnevnte kvantitative undersøkelsen. Derimot ble det i den førstnevnte studien spurt direkte om hvilke informasjonskilder respondentene hadde tillit til, noe som passet nøyaktig inn i forskningsspørsmålet om hvilke informasjonskilder som har troverdighet i befolkningen til at de kan informere om svevestøvproblematikken og at deres utsagn bli tillagt vekt.

2.3 Etikk

Før intervjuundersøkelsen kunne starte ble det sendt et meldeskjema til Personvernombudet for forskning for godkjenning. Dette ble gjort fordi *”Alle forsknings- og studentprosjekt som innebærer elektronisk behandling av personopplysninger og/eller opprettelse av et manuelt personregister med sensitive personopplysninger skal meldes.”* (www.nsd.uib.no/personvern/) Personvernforbundet vurderte prosjektet som ikke meldepliktig.

Før intervjuet ble det innhentet informert samtykke fra intervjupersonene. Det ble informert om hva informasjonen som ble innhentet skulle brukes til, altså en masteroppgave i sosiologi om beslutningsprosesser rundt valg av vinterdekktype. Det ble også informert om at prosjektet ble gjennomført delvis i samarbeid med Tromsø kommune, at deltagelse i undersøkelsen er fullstendig frivillig og at intervjupersonene kan trekke seg på hvilket som helst tidspunkt uten å oppgi grunn. Denne informasjonen ble formidlet dels muntlig og dels gjennom et informasjonsbrev som ble gitt til intervjupersonene før intervjuet startet og vi skrev under på samtykkeerklæringen. Informasjonsbrevet inneholdt også opplysninger om hvem som var ansvarlig for prosjektet, undertegnede og veileder, og kontaktinformasjon for begge. Før intervjuet startet ble det også spurt om det var greit for intervjupersonene at intervjuet ble tatt opp på bånd. Samtlige av intervjupersonene gikk med på dette. I tillegg til at intervjuene ble tatt opp på bånd ble det skrevet notater under veis. Dette var både for å ha en mulighet til å rekonstruere intervjuet noenlunde dersom opptaket skulle svikte, og fordi notatskrivningen trenger heller ikke å være riktig så omfattende når en går ut fra at opptaket vil fungere (Thagaard 2002). Valget om å skrive notater under intervjuet i tillegg til opptak ble også tatt ut hensyn til intervjueteknikk. Av egen erfaring fra tidligere intervju har jeg opplevd at det å skrive notatet gir muligheten til å sette på opptaket for så å ”glemme” det, slik at kassettpilleren ikke blir fokusert for mye på i intervjusituasjonen. Noen informanter kan bli stresset eller veldig bevisst på at det de sier blir tatt opp på band. Det at intervjueren ikke har fokus på opptaksutstyret underveis i intervjuet kan bidra til å motvirke dette. Notatskrivning gir også informanten et liten pause til å tenke nærmere gjennom spørsmålet som har blitt stilt og til å komme på andre, relaterte ting han / hun vil trekke fram.

Jeg synes også at notater er greit fordi det gjør at intervjusituasjonen ikke blir så intens, det å fokusere litt på notatskrivningen gir en liten distanse mellom intervjueren og informanten. Det kan være en fordel å ikke være for påtrengende, siden intervjusituasjonen kan være en litt unaturlig situasjon i og med at informanten forteller mye om seg selv, mens intervjueren ikke sier stort om seg.

2.3.1 Konfidensialitet

Intervjuene har blitt anonymisert ved transkribering, og hver av intervjupersonene har fått fiktive navn som er uten tilknytning til deres egentlige identitet. Siden dette

er en studie som fokuserer spesifikt på Tromsø og har vært i samarbeid med Tromsø kommune for å finne ut hvordan folk i byen velger typer piggdekk i forhold til blant annet lokale forhold, har det ikke vært hensiktsmessig å anonymisere hvilken by det er snakk om. Det ville vært villedende i forhold til hvilke geografiske og klimatiske forhold det refereres til i intervjuene. Intervjupersonene er ikke valgt ut fra fremtredende stillinger i lokalsamfunnet eller lignende og vil derfor ikke være spesielt gjenkjennbare. Likevel har spesielt gjenkjennbar informasjon, som alder og hvor i Tromsø de bor blitt fjernet både under transkriberingen og i gjengivelsen av intervju i oppgaven. Intervjuene ble transkribert på bokmål så langt det var mulig slik at kjennetegn som dialekt og aksent ble fjernet. Anonymisering av yrke ble derimot mer problematisk, da en av gruppene det ble rekruttert fra var drosjesjåfører, noe som gjorde det nødvendig å oppgi disse informantenes yrke. Gruppene kan tenkes å kunne bidra til at det ble mulig å identifisere informantene, selv om det kun ville være av personer som kjente informanten godt fra før og var klar over at han/ hun hadde deltatt i en intervjuundersøkelse. Likevel har jeg vurdert det som forsvarlig å la gruppene refereres til i oppgaven, siden det fortsatt ikke skal være mulig for personer som ikke kjenner informantene godt å gjenkjenne dem ut fra den informasjonen som har blitt gitt om dem. Hver enkelt informant fremstilles heller ikke helhetlig i oppgaven. Spørsmålene som har blitt stilt i intervjuundersøkelsen er heller ikke av sensitiv karakter, det ville vært mer aktuelt å vurdere å anonymisere byen og gruppene dersom dette var tilfellet. Slik situasjonen er i denne undersøkelsen, vil det derimot være større bakdeler enn fordeler ved det.

2.4 Forskningsstrategi

Denne oppgaven kan sies å ligge nærmest en abduktiv forskningsstrategi. Abduktiv forskningsstrategi tar utgangspunkt i aktørenes egne fremstillinger av det det blir forsket på og ut fra dette lages vitenskapelige begreper og teorier (Blakie, 2000). Det har blitt valgt ut informanter på grunnlag av at de antas å kunne ha kjennskap til problemstillingen. Fokuset og utgangspunktet er aktørenes egne fortellinger om hvordan de forstår problemstillingen rundt dekkvalg og erfaringer fra intervju er brukt i intervjuene etter. Intervjuundersøkelsen har blitt gjennomført med en, eller to teoretiske modeller ”i bakhodet” både Bourdieus teori og Bente Halkiers arbeider har vært medvirkende i å styre hva det har blitt spurt om og hvorfor. For eksempel har det blitt spurt om hvordan informantenes omgangskrets reagerer på deres dekkvalg

og eventuelt om hvilke reaksjoner han / hun forventer dersom en endrer hvilken dekktype en velger. Dette har blitt gjort med bakgrunn i Bourdieus begreper om klassehabitus og negativ eller positiv sanksjonering av atferd som bryter med eller stemmer overens med de gjeldende normene i klassen. Teorien har vært med på å styr intervjuundersøkelsen, på den måten at teori og tidligere arbeider har gitt ideer om hva det kan være fruktbart å spørre om. Samtidig har det blitt spurt om ting det er nødvendig å ha kjennskap til for å bruke disse teoriene i analysen av det kvalitative datamaterialet. Altså har oppgaven blitt styrt både ovenfra, av teori, og nedenfra, av intervjupersonene.

Inndelinger i ulike forskningsstrategier har gjerne en stereotypisk karakter og det er sjeldent at noe passer perfekt inn i en kategori. Dessuten finnes det gjerne, som i denne oppgaven, elementer av flere ulike strategier i en og samme undersøkelse. I tillegg til abduktiv forskningsstrategi, er det også induktive elementer. Samtidig kan det sies at det blir gjort bruk av et deduktivt utgangspunkt i de delene av oppgaven der det blir anvendt statistikk. I den deduktive forskningsstrategien går en ut med hypoteser om det en vil undersøke, og ser om disse stemmer med det en finner eller ikke (Blaikie, 2000). Noe som stemmer overens med hvordan statistiske analyser gjerne gjennomføres. Det som kanskje først og fremst kjennetegner denne undersøkelsen er metodetrianguleringen, at kvalitativ og kvantitativ metode kombineres for å belyse temaet som behandles. Dette gjøres for å benytte seg av de sterke sidene ved begge metodene og la de ulike strategiene utfylle hverandre. Målet er å få innsikt *både* i dybden, som er den kvalitative metodens styrke, og i bredden som kvantitativ metode gjør mulig.

Denne oppgaven søker derfor å kombinere ulike metoder for å gi et best mulig bilde av hva som er årsaken til at så mange velger piggdekk, at noen velger piggfrie, og hva som skal til for å øke piggfriandelen blant bilistene i Tromsø. Dette gjøres gjennom å få fram hva som er årsakene til at informantene handler som de gjør i dag og hva de mener skal til for at det skal komme en endring. Teoriene brukes så for å kunne si noe mer utover å bare gjengi funnene.

3.0 Teori

Problemstillingen for oppgaven handler mer generelt om hvordan dette spørsmålet forstås, hva pigg eller piggfrie dekk betyr i hverdagen til folk og hvordan dette innpasses i en travel hverdag. For de som har et bevisst forhold til dekkvalg, ligger det gjerne noe bak avgjørelsen om å velge det ene eller det andre som gir dette en videre mening. Men for de som ikke har et like bevisst forhold til dette er det et spørsmål om hvorfor de handler som de gjør, for eksempel ut fra en formening om at ”sånn gjør man bare”. Fokuset blir dermed på hvilken plass valg av vinterdekk har i hverdagslivet, hvis det har en plass over hodet. Videre, hvilke prosesser som er rundt og påvirker dette valget.

Med *beslutningsprosess* menes det her hvilke hensyn som tas inn i betraktning når en skal velge dekktype og hva som virker inn på hvorfor den enkelte velger som han/hun gjør. Det som gjør at dette har sosiologisk relevans er at de enkeltes valg påvirker lokalsamfunnet ved at mye piggdekkkjøring bidrar til et svevestøvproblem. Det at folk bruker piggdekk bidrar dermed til et samfunnsproblem som igjen virker tilbake på aktørene i negativ forstand. Denne problemstillingen kan belyses ut fra *allmenningens tragedie*, som omhandler den kollektive handlingens problem; at det for hver enkelt vil være mest rasjonelt å være gratispassasjer og la de andre gjøre en innsats for fellesskapet, slik at en kan høste av felles goder uten å måtte ofre noe selv (Hardin 1968). Dersom alle handler slik taper også alle på det, for totalt sett ville det lønne seg at alle samarbeidet, dermed strider den individuelle rasjonaliteten mot den kollektive.

3.1 Bourdieus teori

Bourdies teori fokuserer i stor grad på hva som ligger til grunn for folks handlingsmønstre. Det er i hovedsak dette som gjør denne teorien relevant her. Denne oppgaven tar nettopp sikte på å belyse hvorfor bilkjørerne velger som de gjør.

Bourdieu viste gjennom sine teorier og studier at en får ens sosiale plassering i ”arv”, ved at ens bakgrunn er i stor grad avgjørende for hvilket utgangspunkt en har i livet og hvilke valg en kommer til å ta underveis. Bourdieu selv fokuserte blant annet mye på skolesystemet og viste blant annet hvordan dette er med på å reproducere ulikheter i samfunnet, ved at det for det første var lettere å gjøre suksess innenfor

utdanningsfeltet for en som hadde en habitus fra de høyere samfunns lag. For det andre ble de som ikke hadde en slik bakgrunn indirekte oppmuntret til å innse at dette ikke var ”noe for dem”, et område der de ikke kunne gjøre suksess og heller burde styre unna. Hovedbudskapet fra Bourdieu som er relevant for denne problemstillingen blir at folk handler ut fra tidligere erfaringer og ut fra hvilken bakgrunn de har.

3.1.1 Habitus

Spesielt begrepet om *Habitus* er relevant i denne sammenhengen. Teorien viser blant annet at en tilegner seg en *habitus* gjennom hvilken bakgrunn en har. Med ”bakgrunn” menes både det en ”arver” av kultur fra sin familie eller klasse og de erfaringer en selv har gjort tidligere i livet. Habitusbegrepet er både bindeleddet mellom struktur og aktør og er medvirkende til både endring og reproduksjon i samfunnet. ”Habitus er et system av varige men foranderlige disposisjoner hvorigjennom aktøren oppfatter, bedømmer og handler i verden” (Andersen og Kaspersen 2000:358; min oversettelse) Habitus er der en aktørs symbolske kapital forvaltes. Ulike erfaringer og bakgrunner former vedkommendes habitus og denne brukes aktivt i hverdagen for å håndtere og forstå de situasjoner aktøren møter. Aktøren ”ser” verden gjennom sin habitus og handler deretter. Gjennom erfaringer, observasjon av hvordan andre som er lik en selv opptrer og hvilke normer som gjelder for en og ut fra hvilke handlinger som vil bli positivt sanksjonert formes denne habitusen som så, nærmest i enhver situasjon, genererer svar på hva som er det riktige å gjøre. En blir disposisjonert for å handle slik ”folk som oss” gjør og slik en har gjort tidligere.

Tilknyttet begrepet habitus er *distinksjon*. Med dette menes en form for høyere klassehabitus, altså ett sett av smaker og preferanser, som har blitt ansett for å være god og nobel mer generelt (Webb, Schirato & Danaher, 2002). Denne distinksjonen skiller da altså ut det som er fornemt og eksklusivt og ved å vise at en har en slik habitus viser en at en er bedre enn ”de andre”. I denne oppgaven tas det ikke stilling til om det er noen overordnet klasse, det tilsvarende begrepet til klasse vil være idealtyper, så distinksjonen her blir da kun være snakk om hvordan de ulike idealtypene skiller seg fra hverandre.

3.1.2 Sosiale sanksjoner

Begrepet *sosiale sanksjoner* forstås her som responser, positive eller negative, som en aktør får på sine handlinger fra de andre aktørene i den klassen han eller hun tilhører. Sanksjoner rangerer fra de subtile; sosiale signaler på hvordan oppførselen oppfattes, til straff eller belønning for en type oppførsel. Dette kan være for eksempel at en blir negativt/positivt omtalt eller tilsnakket, at andre sier seg enig eller uenig i at dette er riktig å gjøre eller at omgivelsene på annen måte gir uttrykk for om de anerkjenner aktørens handlinger (eventuelt uttrykte holdninger) eller ikke. Disse sanksjonene, og forventningen om dem virker regulerende på oppførselen til individene, ved at en tilpasser atferden til det som er akseptert og det en forventer å få positive tilbakemeldinger fra omgivelsene for å gjøre. Det å studere andres atferd gir innsyn i hva som er akseptert atferd. Aktøren kan så prøve å handle slik og så få anerkjennelse for det og deretter gjøre dette til en del av ens habitus og handle slik også i andre, lignende, tilfeller. Eller omvendt, at når en prøver å opptre på en måte som så blir negativt sanksjonert lærer en at dette ikke er en heldig atferd og en vil da forsøke å unngå dette i framtiden. Det oppleves nemlig som ubehagelig dersom omgivelsene ikke anerkjenner ens handlinger da det å vinne andres anerkjennelse er svært viktig for aktørene (Andersen og Kaspersen 2000).

3.1.3 Klasser

Bourdieu ville gjennom å bruke begrepet om *klasser*, vise hvordan individer fra ulike sosiale lag hadde et ulikt utgangspunkt i møtet med samfunnet og hvordan dette ble reproduisert. Dette skjer gjennom at samfunnsstrukturene internaliseres i aktøren gjennom dens habitus, som blir bindeleddet mellom aktørene og strukturen (Bourdieu 1990). I et felt er det en hierarkisk lagdeling av ulike klasser. En klasse er et sjikt av aktører i feltet. Disse ser seg selv og blir sett på av de andre som at de tilhører samme klasse, samme samfunnslag. De har blant annet sine kriterier for hva som passer seg for "sanne som oss", i kontrast til hva "de andre" velger. En gjør da sine valg i livet, om alt fra om en skal ta høyere utdanning til hvilken musikk en foretrekker ut fra hvilken plassering en har i det sosiale rom. De som tilhører ulike klasser gjør ulike valg ut fra sine ulike hensyn. Det er noen som innehar den "legitime kultur" og havner øverst i hierarkiet. De ulike klassene lengre ned streber mot å bli ansett som å ha en høyere posisjon, eller eventuelt har gitt dette opp og bestemt at dette "er ikke for sanne som oss". Dermed må de da ha andre kriterier for hva som skal etterstrebes. I andre enden av skalaen er arbeiderklassen. Deres livsstil

blir den minst legitime og fungerer som et negativt referansepunkt som de klassene distanserer seg fra. Dette blir gjort gjennom mønsteret av livsstil, smak og avsmak som reflekterer en aktørs sosiale posisjon (Andersen og Kaspersen 2000). Individer som tilhører samme klasse, eller er nær hverandre i det sosiale rom, har større samsynlighet for å møtes, for å komme overens med hverandre, forstå hverandre og like hverandre. Dette er fordi de som tilhører samme klasse er nokså like i forhold til smak, hvilke egenskaper de innehar og hvilken bakgrunn de har (Bourdieu 1995).

Likevel understrekes det at disse klassene er teoretiske klasser som først og fremst eksisterer på papiret og ikke er klasser i marxistisk forstand. Klassene hos Bourdieu er ikke en gruppe mobilisert for et felles mål og mot en annen klasse. Det Bourdieu beskriver er et sosialt rom der det er en rekke forskjeller mellom individene som er i dette rommet og de som tilhører de høyere klassene, som har en plassering nær hverandre i det sosiale rommet, en privilegert plassering sådan, har et bedre utgangspunkt med en rekke fordeler som for eksempel de som tilhører arbeiderklassen ikke har (Bourdieu 1995). Disse fordelene er elementer som god økonomi, tilgang på høyere utdanning, bekjenskaper en har nytte av og et familienavn som gjør at en vinner innpass i innflytelsesrike kretser og blir fordelaktig behandlet. Dette blir nærmere diskutert i den delen som omhandler habitus.

3.1.4 Kapital

Habitusen forvalter de ulike formene for *symbolsk kapital*. Ved å bruke denne skaper og vises en distinksjon mellom den klassen en tilhører, "oss" og de som tilhører andre klasser, "dem". Den symbolske kapitalen kan egentlig være hva som helst, det som gjør en egenskap til symbolsk kapital er at medlemmene i gruppen der den brukes tillegger denne egenskapen en verdi. Det finnes ulike former for slik kapital, inndelt i kulturell, økonomisk og sosial kapital (Bourdieu 1990). *Kulturell kapital* er beherskelse av de kulturelle koder i det feltet en ferdes i og klassen en tilhører. Den kulturelle kapital kan benyttes for å øke både sosial og økonomisk kapital. I Bourdieus sosiologi gis den kulturelle kapitalen stor betydning for hvordan maktforholdene og forskjeller mellom grupper i samfunnet skapes og reproduseres (Korsnes, Andersen og Brante, 2004). En får denne kulturelle kapitalen gjennom å lære, hjemme og gjennom utdanning, hvordan en skal tolke kulturens referansesystemer og ved å kunne nok om historie, språk og politikk og lignende til å

kunne manøvrere i samfunnets maktfelt (Bourdieu 1990). Den kulturelle kapitalen er altså egenskaper en tilegner seg gjennom livsløpet som så blir disponert, gjennom habitus, i hverdagen. Den bidrar til å holde ulike grupper av samfunnet atskilt og plasserer aktører i det sosiale rommet.

Økonomisk kapital derimot, er kapital i mer materiell betydning, som penger og eiendom. Altså det en vanligvis forbinder med begrepet kapital. I tillegg til å gi kjøpekraft, kan dette også gi tilgang til og innflytelse på enkelte arenaer. *Sosial kapital* er ressurser man får tilgang på gjennom gruppetilhørighet (Andersen og Kaspersen 2000). Herunder kan man klassifisere ting som familietilhørighet og tilgang til sosiale nettverk. Nettverksbygging for eksempel, er stadig mer omtalt i offentlig debatt og refererer til det å knytte til seg kontakter som kan være til hjelp senere, ved å gi tilgang til informasjon, ledige stillinger, flere nye kontakter, innflytelse og så videre. Hvilke sosiale grupper en tilhører har da også betydning for hvilke innflytelser og sosiale sanksjoner en blir påvirket av, det er gjerne i denne sammenhengen sosial kapital er relevant her, hvordan ulike sosiale omgivelser påvirker valg av dekktype.

Disse tre formene for kapital blir omgjort til *symbolsk kapital*, en slags overordnet kapitalform, i den sammenhengen der de er relevante (Andersen og Kaspersen 2000). Symbolsk kapital blir en form for distinksjon, eller ressurser som en gruppe bruker til å skaffe seg et forsprang i relasjon til en annen gruppe. Denne blir brukt av de dominerende klasser til å skille seg ut fra resten av befolkningen. Deres bruk av ”den legitime kultur” utelukker de ”andre” ved at de ikke har den samme tilgangen på ressurser som økonomisk kapital, utdanning eller innflytelse. Kulturen blir brukt til å skape en distinksjon, eller et skille mellom inn- og utgrupper, mellom ”oss” og ”dem” (Bourdieu 1990). Å vise seg bedre enn andre blir en måte å skaffe denne anerkjennelsen på. Smak, som i forhold til kunst for eksempel, er først og fremst avsmak for ”de andres” smak. Hos Bourdieu er det en vesentlig at det å forsøke å skaffe seg anerkjennelse utgjør en fundamental dimensjon innenfor menneskelig samvær. Mønsteret av livsstil, smak og avsmak reflekterer så ens sosiale posisjon. Identiteter plasseres i et hierarkisk forhold til hverandre og ”alle” streber etter å være lengst mulig oppe i dette hierarkiet (Andersen og Kaspersen 2000). Denne oppgaven skal også se nærmere på hva som anerkjennes som symbolsk kapital innenfor feltet

”bilisme i Tromsø”. Hva slags atferd og signaler vil gi høyere status som bilkjører i byen? Eventuelt kan det også finnes ulike klasser innenfor feltet der det som ses som positivt innefor en klasse kanskje er negativt innenfor en annen. I forhold til smak blir spørsmålet om det å velge piggdekk eller piggfrie dekk et uttrykk for smak for aktørene. Er det å velge piggfrie dekk en måte å signalisere at en er miljøvennlig og ansvarsbevisst på? Eller kan piggdekk ses på som noe ”ordentlige” sjåfører bruker?

Den kapital en person innehar kan imidlertid ikke nødvendigvis brukes på alle felt, så hvem som har mye kapital vil variere noe fra et felt til et annet (Bourdieu 1990). Dette kan demonstreres gjennom å sammenligne en kjent, men fattig kunstner og en nyrik investor. Kunstneren kan nyte stor respekt i kunstner kretser, men fordi hun ikke har mye penger vil hun ikke bli akseptert i et mer kommersielt felt, fordi hennes meritter som kunstner ikke har noen verdi der hvor dette ikke er en vektlagt egenskap. Samtidig vil en svært velstående person kunne nyte godt av respekt og høy status i finanskretser, men i et miljø preget av kunstnere og bohemer, der det å være kommersiell kan bli sett ned på, vil ikke denne personen kunne bruke sin symbolske kapital for å vinne anerkjennelse fordi hans meritter i finansverdenen ikke er anerkjent som kapital i dette feltet. Dette til tross for at det innenfor et samfunn gjerne kan være de samme aktørene som tilhører de øvre sjikt innenfor flere felt.

En aktørs sosiale plassering i samfunnet avhenger av hvor mye materiell og kulturell kapital hun besitter. Da er materiell kapital ting som penger og andre materialistiske ressurser, mens kulturell kapital er ”det andre” som bidrar til sosial posisjon. Dette illustreres gjerne med to akser på et diagram der aktøren plasseres i det sosiale rommet etter hvor stor uttelling hun har på disse to faktorene (Bourdieu 1995). Denne måten å analysere det sosiale rommet på bruker da kulturell og materiell kapital, og bare disse. Sosial kapital kommer i bakgrunnen

Bourdieu introduserer altså begreper for flere typer kapital enn det har blitt brukt tidligere. Han introduserer begreper for sosial og kulturell kapital i tillegg til den tradisjonelle, økonomisk kapital. I tillegg er det også et begrep for symbolsk kapital, som blir en slags fellesbenevnelse for den mengde kapital en aktør besitter. Poenget med disse kapitaltypene er at en anerkjenner at de har en verdi og at de kan brukes til å skaffe seg ønskede utfall. Bourdieu bruker en markedsmetafor og viser at det ikke

bare er penger og materielle eiendeler som en kan bruke til å "handle" med. Økonomisk kapital kan som kjent brukes til å kjøpe varer og tjenester, men i tillegg kan også kulturell kapital i form av en utdanning "kjøpe" den jobben en ønsker seg og symbolsk kapital, som et sosialt nettverk eller at en har brukt sin ekspertise til å hjelpe andre tidligere, kan brukes til å få andre til å gjøre en tjenester (Webb, Schirato & Danaher 2002)

3.1.5 Felt

Et *Felt* defineres som *"et nettverk eller en konfigurasjon av objektive relasjoner mellom posisjoner, fastlagt i kraft av deres plassering i relasjon til de kapitalformer som er aktive på dette feltet"* (Andersen og Kaspersen 2000:363; min oversettelse). Feltet består da av de ulike aktørenes posisjoner og relasjonene mellom disse. En aktørs posisjon i feltet bestemmes av hvor mye og hvilken type kapital en har. Bilistenes valg innenfor "bilisme-feltet" avgjør hvilken posisjon de har, for eksempel vil en som gjør sine valg ut fra miljøhensyn, som å velge piggfrie dekk, få en plassering som en miljøbevisst bilist, noe som kan gi status blant de som mener dette er en viktig egenskap, men kanskje ikke blant de som mener det er andre hensyn som er langt viktigere og som miljøhensyn går på tvers av, for eksempel hensyn til sikkerhet.

Det foregår kontinuerlig en kamp innad i feltet om hva som skal anerkjennes som "den legitime kultur", altså hva som skal aksepteres og gi uttelling på hvor mye kulturell kapital en innehar. De som allerede har mye kulturell kapital vil kjempe for at hva som aksepteres som kapital skal forbli uforandret. De nye aktørene på feltet vil på sin side prøve å få nye egenskaper akseptert som kapital og dersom de lykkes øke sin mengde kapital. Denne kampen innad i feltet gjør at det er en viss endring over tid i feltet når nye aktører får anerkjent nye egenskaper som symbolsk kapital (Andersen og Kaspersen 2000).

Hvert felt har sitt "Doxa", et sett av "tatt for gitt heter", før-refleksive, ikke-bevisstgjorte, og til dels kroppsliggjorte spilleregler for det spillet som gjelder på feltet. Disse gir noen forestillinger om hva som er rett og urett, normalt og unormalt, kvalifiserende og diskvalifiserende. Disse forestillingene blir framtrær som "sunn

fornuft” for feltets medlemmer og blir ikke stilt spørsmål ved (Andersen og Kaspersen 2000), (SOS-3000 2005).

Denne oppgaven fokuserer på bilister i Tromsø og det relevante feltet blir følgelig ”Bilisme i Tromsø”. Det en ser etter da er hvilke typer kulturell kapital som finnes på dette feltet, hvilke sanksjoner som brukes og hvilke relasjoner de ulike grupperingene i feltet har til hverandre.

3.1.6 Idealtipebegrepet og feltet

Idealtipe brukes her på en måte som til dels kan være ganske lik Bourdieus klassebegrep. Idealtipe forstås i imidlertid *ikke* som noen klasse i marxistisk forstand. Idealtyper brukes heller ikke fullt ut som Bourdieus klasser, undersøkelsen ser for lite på sosioøkonomiske bakgrunnsfaktorer til at det er mulig å uttale seg om dette. Idealtypene blir dermed nærmest en ”lettversjon” av klasser i og med at de ikke omfatter like mange sider av en aktørs liv som en klasse ville gjort. Det idealtypene derimot sier noe om er på hvilket grunnlag bilistene gjør valget om piggdekk eller piggfrie dekk og dette reflekterer igjen noe av deres verdisyn. Hver idealtipe har også, i likhet med klasser, egne kriterier for hva som aksepteres som kulturell kapital, hvilke egenskaper en bør ha og hvilke valg en bør gjøre som bilist i dette feltet for å få en høyere posisjon i form av høyere respekt og anseelse fra sine med bilister innenfor sin idealtipe. I de tre ulike idealtypene jeg har konstruert er det en del fellestrekk på tvers av dem, men det er også, og det er det som gjør hver av dem til en idealtipe, fellestrekk innenfor idealtypen som skiller den fra de andre. Hver idealtipe har et sett av verdier, hensyn de ser som viktige og kriterier for hva som gjør en til en god bilist og dette settet skiller idealtypen fra de andre.

Det som blir fokusert på ved feltet Bilisme i Tromsø er tre idealtyper, tre grupperinger av bilister som har en del fellestrekk, og det som påvirker disse bilistene; ytre rammer i form av den rent fysiske konteksten, i tillegg til en del eksperter og pressgrupper. Det som er aktuelt å se på her er først og fremst hvordan bakgrunn påvirker hvilken type vinterdekk en velger og hvordan det å velge den ene eller andre typen dekk forstås av aktøren selv. Dessuten er det relevant hva aktørene mener at andres dekkvalg signaliserer til dem, som en indikasjon på hvordan de ulike valgene oppfattes av omgivelsene.

3.1.7 klasse- og individuell habitus

En sosial klasse er en klasse av biologiske individer som har samme klassehabitus, et system av disposisjoner felles for alle produkter av samme sosialisering. En klassehabitus kan ses som et subjektivt men ikke-individuelt system av internaliserte strukturer, felles skjemaer av persepsjon, konsepter og handling, som er grunnlaget for all objektivisering og verdsetting (Bourdieu, 1990:60).

Dette betyr ikke at alle individene i en klasse er identiske, men at ethvert medlem av en klasse har større sannsynlighet for å ha de erfaringene som er vanlig i den klassen enn et medlem av en annen klasse. Alle individer i en klasse har ikke nødvendigvis identisk habitus selv om de kommer fra samme klasse. Selv med lik bakgrunn har gjerne ulike individer ulike livserfaringer som har formet deres habitus slik at de får sin egen, unike habitus, selv om det er likhetsstrekk med andre som kommer fra samme klasse. "Each individual system of dispositions is a structural variant of the others, expressing the singularity of its position within the class and its trajectory." (Bourdieu, 1990:60) Det er en viss grad av diversitet innefor homogeniteten i gruppen, dette finner en igjen i funnene fra intervjuundersøkelsen.

3.2 Habitus og bilisme

Det som gjør begrepet Habitus relevant i denne sammenhengen er det at det en har lært, hjemmefra under oppveksten eller i selvvalgte grupper senere, sammen med erfaringer om hvordan en har handlet i en lignende situasjon tidligere, blir lagt til grunn for hvordan en handler i dag. En mer dagligdags betegnelse på dette vil være "vane" eller handlingsmønstre, altså nettopp det denne oppgaven fokuserer på. Hva det er som er årsaken til at bilister velger som de gjør. Dersom for eksempel bilister oppgir at en kjøper piggdekk fordi det "liksom er det man kjører på vinteren", kan det være et eksempel på at tidligere erfaringer tillegges mye vekt eller at det innenfor den idealtypen en representer er det piggdekk som er sett på som det beste valget. Så kan en eventuelt spørre hva som må til for å endre dette, dersom et annet handlingsmønster er ønskelig. Dersom en kjenner bakgrunnen for at aktørene handler som de gjør, skulle det i større grad være mulig å påvirke dette, for eksempel kan tiltak være mer effektive når en har en bedre kjennskap til hva det er en forsøker å påvirke.

3.3 Et lite lån fra Anthony Giddens

En svakhet ved Bourdieus teori er noe manglende fokus på individer. For å supplere begrepene fra Bourdieu på dette området vil jeg derfor trekke inn noen begreper fra Giddens. Hans begrep om sosial praksis har også en del likhetstrekk med Bourdieus habitusbegrep, da de begge har som mål å kunne si noe om både strukturen og individene. Det at disse teoriene har en del likhetstrekk gjør at de er enklere å kombineres. Giddens begreper blir dermed brukt for å bøte på et problem ved Bourdieus teori som kommer fram når den anvendes på temaet for oppgaven. Giddens begreper får følgelig en vesentlig mindre del i oppgave enn det Bourdieus teori får.

De to viktigste begrepene her er refleksivitet og rutinisering. Med *Refleksivitet* menes at agenten foretar konstant refleksive (bevisste) reguleringer av sine handlinger. Agenten vurderer hva hun foretar seg, hvordan andre reagerer på hennes handlinger og på situasjonen disse handlingene utspiller seg i. På denne måten regulerer hun sine handlinger i forhold til det hun finner ut (Kaspersen 2000). På den andre siden har en *Rutinisering*, som her forstås som en prosess der en handling som er refleksivt regulert så går over til å være rutine, altså går over til å bli en handling en ikke trenger å tenke videre over, men gjør nærmest automatisk. Men for at disse begrepene skal forstås må de også ses i den sammenhengen de er konstruert i, derfor følger en presentasjon av denne konteksten.

3.3.1 Kort presentasjon av Giddens begrepsapparat

Giddens strukturasjonsteori tar utgangspunkt i agenten. Foreningen av struktur og individ skjer gjennom *sosial praksis* (Kaspersen 2000). I Giddens begrepsapparat er sosial praksis et resultat av en sirkulær prosess der agenten, utfører en handling som bidrar til å skape strukturer som igjen virker tilbake på agenten i det hun utfører en ny handling, og så videre. Agenten er kunnskapsrik med kunnskaper om de fleste handlinger hun foretar seg. Likevel blir handlingene vanligvis utført uten at de blir reflektert mye over, som ved rutinisering. Agenten er heller ikke nødvendigvis bevisst alle konsekvensene av sine handlinger. Samfunnsmedlemmene er svært kompetente i den praktiske utførelsen av sosiale aktiviteter. Denne kompetansen kommer primært til uttrykk gjennom *den praktiske bevisstheten*. De handlingene som

foregår på et praktisk bevissthetsnivå, går på rutine og er automatiske. Det å få utført handlingene er det viktige, ikke hvordan eller hvorfor det blir gjort. Agenten vet hvordan hun skal handle, hun kan reglene for atferden og i hvilken rekkefølge de skal utføres, men kunnskapen som agenten her besitter og bruker til å utføre handlingene formuleres sjeldent eksplisitt (Kaspersen 2000).

Likevel handler agenten ikke utelukkende på rutine. Det finnes nemlig også en *diskursiv bevissthet*, der en kan gjøre eksplisitt rede for sine handlinger. Dette gir agenten mulighet til både å reflektere over, gi forklaringer på og endre sine handlingsmønstre. Den diskursive bevisstheten blir brukt når handlingene får uventede konsekvenser eller det av andre grunner blir nødvendig å gjøre rede for årsaker for, eller reflektere over sine handlinger. Den erkjennelsen agenten oppnår ved å reflektere over handlingene sine kalles diskursiv viten. Mulighet til å endre ens handlingsmønster gir også mulighet til å endre den sosiale praksisen. I tillegg til det diskursive bevissthetsnivået og det praktiske bevissthetsnivået, har Giddens agent også et ubevisst nivå. Dette dekker over ubevisste motiver og den viten som er fortrenget eller som framstår på en fordreid måte (Kaspersen 2000). Den diskursive bevisstheten er et av aspektene ved Giddens teori som bidrar til å forklare endringer i samfunnet, ved at den bidrar til at sosial praksis endres og ikke bare blir gjentatt om og om igjen i samme form.

3.4 Anvendelse av Bourdieus teori

Så over til hvordan disse teoriene kan brukes og tidligere funn som har blitt gjort gjennom bruk av disse teoriene. Vi begynner med bruk av Bourdieus teori. Tidligere arbeid på området miljøhensyn i hverdagen viser en overensstemmelse med Bourdieus teorier ved at folk handler som de gjør både ut fra verdier hjemmefra, påvirket av medlemskap i selvvalgte grupper, og av grunner de selv ikke har helt oversikt over (Skorstad 2005). For eksempel fant Skorstad at kvinnene hun intervjuet var "opptatt av å ta avstand fra fråsing, sløsing og "bruk og kast" - mentalitet. "Dette vert skildre som usmakelig men også "umoralsk"" (Skorstad 2005:133) Skorstad trekker her paralleller til den avsmak Bourdieu skildrer at de borgerlige har for "det lettvinne". Her knytter Skorstad Bourdieus begrep om den "rene smaken" til miljøhensyn. Fellesnevneren er at det oppstår en nærmest fysisk, negativ reaksjon når aktøren konfronteres med noen som bryter med prinsippene og

handler på tvers av disse. En slik oppførsel oppfattes nærmest som vulgær fordi det ikke tas hensyn til henholdsvis ”den rene smaken” eller miljøhensyn.

Videre fant Nina Methi i sin hovedfagsoppgave at tidligere handlinger skaper holdningsendringer senere. Når en av en eller annen grunn endrer rutiner av praktiske, ytre årsaker, vil en kunne komme til å anse denne nye rutinen som bedre i ettertid, selv om dette ikke var årsaken til at en begynte med det i utgangspunktet (Methi, 1999). Noe som er i tråd med Bourdieus teori med at tidligere handlinger blir tillagt spesielt stor vekt når en møter en lignende situasjon senere.

Bourdieu teori åpner for å både se på de av agentenes grunner for å opptre som de gjør som de selv er klar over og de som agentene ikke er klar over. De kvalitative intervjuene brukes til å få kjennskap til det intervjupersonen selv er klar over av årsaker til at de handler som de gjør. På den andre siden kan, ifølge Bourdieu, ens habitus være så dypt integrert i individet at en ofte ikke merker dens påvirkning. En opptrer på en måte som virker fornuftig for en selv uten at en nødvendigvis forstår hvorfor dette framstår som fornuftig (Bourdieu, 1990). Derfor søker en også å se mønstre som aktørene selv kanskje ikke er klar over. Det at Bourdieus begrepsapparat setter noe fokus på aktøren og dermed også hverdagslivet er også en grunn til at den er fruktbar til denne analysen. Bourdieus teorier er også utviklet i nær tilknytning med empiriske undersøkelser der begrepsapparatene har blitt prøvd ut, noe som skulle tilsi at denne teorien burde være egnet for en empirisk analyse av data materialet også i denne undersøkelsen.

Bourdieu teori omhandler både det som er eksplisitt bevisst og det som aktørene ikke har direkte tilgang på av årsaker til handling. Dermed blir dette ”synlig” for analyse når teorien gir rom for å se nærmere på disse spørsmålene. Begge deler er vesentlig i denne analysen, aktørenes egne forklaringer på hvorfor de handler som de gjør gir oss tilgang til deres hverdagssituasjon. Samtidig er spørsmålet om hvilken type vinterdekk en skal velge ikke nødvendigvis noe som blir eksklusivt diskutert i stor grad. Bourdieus forsøk på å ”forene” struktur og individ perspektivene gjør at denne teorien er fruktbar for å se på samspillet mellom disse. For eksempel hvordan strukturelle forutsetninger er bakgrunn for individers handlinger og hvordan disse virker tilbake på samfunnet som helhet. Bourdieus teori viser hvordan aktørenes

bakgrunn, deres habitus, former deres handlinger. Hvordan en finner ut gjennom å registrere hvordan aktører det er naturlig å sammenligne seg med opptrer og hvordan en gjennom prøving og feiling finner ut av hva som er akseptabel atferd for en selv. Disse prosessene er ikke spesielt tilgjengelig for aktøren annet enn ved at hun gjennomfører dem.

Samtidig har Bourdieus teorier, som alle andre teorier, også sine egne begrensninger, områder der hans teori ikke er like fruktbare, vil dette kunne bli utfyllt ved å trekke inn andre teorier som passer bedre på det aktuelle området. Dette vil bli gjort ved å bruke begreper fra Anthony Giddens for å supplere Bourdieus teori i analysen på individnivå.

3.4.1 Svake sider ved Bourdieus teori

En svakhet er nemlig at Bourdieus teori, til tross for at habitus er foranderlig, ikke forklarer endringer spesielt godt. En annen svakhet er det enkelte individet kunne vært ennå mer synlig. Teorien sier ikke noe om hvordan en endringsprosess skjer inni det enkelte individ. Bourdieu forklarer godt hvordan samfunnsgrupper fungerer og holder seg atskilt fra andre grupper, men aktørene blir beskrevet som en i gruppen, teorien sier lite om den enkelte aktør for seg selv, noe som gjør det vanskelig å se på hva som kan få hver enkelt bilist til å vurdere å gå over fra piggdekk til piggfri dekk, ut fra Bourdieus teori. For å bøte på dette problemet vil jeg bruke Giddens begreper som belyser nettopp dette, nemlig rutinisering og refleksivitet. Det dette begrepsparet belyser er hvordan et individ går fra å ha en rutine (kan ses i sammenheng med en type habitus hos Bourdieu) til å få en annen. Hos Giddens skjer dette nemlig gjennom at en har en rutine, noe skjer som gjør det nødvendig å se nærmere på denne og etter å ha tatt dette opp til vurdering, finner at en annen handling er bedre og denne går etter hvert over i å være rutine. Disse to teoriene kombineres ved at begrepsparet hentet fra Giddens brukes på den mest "intime" individsentrerte analysen og i forhold til endring, mens Bourdieu brukes på resten av analysen. Selv om også Bourdieu ser på individet gir Giddens etter min mening en mer fruktbar tilnærming til dette perspektivet.

3.5 Anvendelse av Giddens' teori

Bente Halkier brukte Giddens teori i sin studie "risikohåndtering i forbrug" og viste på den måten hvordan folk handler på grunnlag av en blanding av rutiner og mer bevisste valg i forhold til matvaner. Jeg mener en kan se en parallell mellom den beslutningsprosessen hun beskriver i forhold til mat og hvordan beslutningsprosessen er i forhold til vinterdekktype. Hverdagen til individene består av handlinger og rutiner. Sistnevnte er en strøm av handlinger som den enkelte tar for gitt og som fungerer på basis av tilegnet viten i den praktiske bevissthet. Rutinene er med på å opprettholde en erfaring av normalitet, som de mer reflekterte handlingene kan være med på å bryte eller legitimere. Handlinger er derimot intensjonelt valgte som i høyere grad fungerer på basis av *reflektert* viten i den diskursive bevissthet. Handlingene benytter seg av regler, men på en måte der en reflekterer over reglene, kanskje handler på tvers av dem, forhandler eller reviderer dem. Rutinisering av refleksivitet er tilegning av nye vaner eller rutiner. Det er en glidende overgang mellom disse to praksisene. Da begge medfører uintenderte konsekvenser kan de utgjøre en like stor forskjell i verden (Giddens 1984, gjengitt i Halkier 2001; min oversettelse).

Dessuten drøftes ambivalens mellom rutinisering og refleksivitet, Halkier trekker fram at forbrukere som moderne individer ferdes i mange forskjellige kontekster og skal forhandle sine praksiser og betydningsdannelse i forhold til forskjellige sosiale relasjoner. Forbrukernes refleksivitet i forhold til miljøspørsmål vil derfor kunne variere mellom kontekster, praksiser forhandles situasjonelt. Halkier viser også at det som "utenfra" kan sees som miljøhensyn kan av de enkelte agentene forstås som noe annet, for eksempel kan det å velge økologisk mat være ut fra personlige sunnhetshensyn eller ut fra at maten anses for å ha bedre kvalitet og dermed blir det å velge økologisk mat inne et spørsmål om miljø men om å kunne spise god mat (Halkier 2001). *"Forbrukernes reaksjoner på press på å handle miljøvennlig er relatert til deres sosiale erfaringer med forbruk og med miljø – emner. Det er mange andre sosiokulturelle dynamikker i deres hverdag, som fremmer eller bremser miljøvennlige praksiser enn målrettet miljø- rasjonalitet. (...)praktisk miljø hensyn i forbruk er omgitt av flertydige forståelser, dilemmaer, og forhandlinger med familien og nettverket. Såkalte grønne forbrukere har ikke nødvendigvis en generell miljøatferd, som kan mobiliseres på alle områder av dagliglivet. (...) når forbrukere håndterer problemer som eksperter og politikere typifiserer som miljøproblemer, så*

typifiserer forbrukerne kanskje snarere problemet som personlig sunnhet eller tillit til naboens kyr” (Halkier 2001:157; min oversettelse)

Parallellen til piggdekkbruk blir om valg av type vinterdekk kanskje ikke forstås som et spørsmål om luftkvalitet og lokalt miljøvern men om ting som bilsikkerhet, framkommelighet eller det som er sosialt akseptert å velge. Jeg ønsker å undersøke om det også er mulig å finne denne vekslingen mellom refleksivitet og rutiner i valg av vinterdekk og om det også dette spørsmålet forstås på ulike måter i hverdagen. Derigjennom blir det også aktuelt å se noe på hva som bidrar til å endre særlig rutineene siden de gjerne har større betydning enn enkeltstående handlinger.

3.5.1 Risiko

Halkier beskriver risiko som noe truende og uønsket som agentene må forsøke å håndtere når de blir utsatt for det og refererer til at Beck skiller mellom risiko på den ene siden og fare på den andre. Risiko dekker folks intensjonelle og systematiske måter å forsøke å takle trusler og usikkerhet på. Farer derimot er ikke noe man har kontroll over, det er noe som bare skjer. Man kan velge å ta en risiko, men farer er noe som man blir utsatt for. Halkier trekker inn hverdagsaspektet i risikovurderinger og påpeker at miljørisikoen blir sammenblandet med en rekke andre riski, i hennes studie helserisiko eller risiko for å miste tillit til enkelte institusjoner. Forbrukeren produserer egne fortolkninger og håndtering av risiko i matforbruk (Halkier 2001). I denne studien kan en se igjen dette ved at også valg av vinterdekk representerer en potensiell risiko på flere måter. Bilkjøring, spesielt med piggdekk, bidrar til produksjon av svevestøv som igjen medfører en helserisiko for lokalbefolkningen. Samtidig vil det å ikke ha tilstrekkelig gode vinterdekk representere en risiko for egen og andres trafikk sikkerhet, noen har en oppfatning av at piggdekk gir dårligere trafiksikkerhet og representerer en risiko. Men det er forskjellig fra person til person om de ser dette som risiko eller fare. Noen bilister mener at en eventuell økt risiko knyttet til trafiksikkerhet ved bruk av piggfrie dekk enkelt kan kompenseres for ved å kjøre defensivt. Andre igjen mener at trafiksikkerheten kommer først og når de mener at piggfrie dekk er de sikreste vil de heller bruke slike og så får det så være med svevestøvet.

Giddens begreper blir brukt på det mest individsentrerte fokuset. En eventuell endring i hvilken type vinterdekk en bruker kunne forstås som en blanding av

refleksivitet og rutinisering, i den rekkefølgen. Her tar jeg utgangspunkt i en overgang fra pigg til piggfritt, da piggdekk er det som er mest brukt og dette scenarioet derfor vil være mest plausibelt. For at en tidligere piggdekkbruker som ikke tenker eksplisitt over hvilken type dekk hun har, men kjøper det hun pleier å kjøpe, skal begynne å kjøpe piggfrie dekk i stedet må hun gjennom en prosess. Først må dette spørsmålet gjøres aktuelt, at det er noe som vurderes eksplisitt. Dersom en så ser for seg at hun så bestemmer seg for at hun, for eksempel av hensyn til luftkvaliteten, skal begynne å kjøre med piggfrie dekk. Dette kan forbli et engangs tilfelle med mindre dette går over til å bli den nye rutinen.

Dersom en så ser på dette eksemplet gjennom Bourdieus teori får en bedre fram det større bildet, fokuset blir løftet fra den enkelte aktør til et strukturnivå, en kan si at det blir satt mer i system. Årsaken til at aktører endrer atferd er en gradvis endring i feltet. Feltet her er ”Bilisme i Tromsø”. Etter som det skapes en bevissthet om problemet, vinner *hensyn til byluften* fram som kulturell kapital som kan brukes som symbolsk kapital innenfor dette feltet. Nye aktører på feltet får gjennom at dette er en kvalitet som en må få uttelling for i form av kulturell kapital, ettersom det anerkjennes at det er et problem og at dette må gjøres noe med.

3.6 Begrunnelse for valg av teori

For å sette funnene fra den kvalitative undersøkelsen og det kvantitative materialet i et større perspektiv har jeg derfor valgt å ta utgangspunkt i Pierre Bourdieus teori og spesielt begrepet om Habitus. Dette er fordi nettopp dette begrepet omhandler hvordan aktører handler i dagliglivet og hva som ligger bak disse handlingsmønstrene. Det jeg ønsker å belyse er hva som er grunnlaget for at aktørene velger den ene eller andre typen vinterdekk. Bourdieu peker på blant annet sosial bakgrunn, tidligere erfaringer og tidligere handlinger som årsaker for handlinger i nåtiden.

Ved å sette funnene inn i denne teoretiske konteksten er målet å kunne si noe mer utover kun det informantene har sagt. Ved å bruke teori blir funnene satt inn i en større kontekst der en kan si noe mer om bakgrunn og konsekvenser. *“Theorizing can be defined as the process of providing explanations and predictions of social phenomena, generally by relating the subject of interest to some other phenomena*

theory explains the relationships among observed activities (...) social theories are explanations of recurrent patterns of regularities in social life. They are answers to questions or puzzles about why people behave in the way they do in particular social contexts, and why social life is organised the way it is” (Blaikie 2000:142-143)

4.0 Empiri

4.1 Beskrivelse av feltet

Her vil jeg beskrive feltet som omhandles i denne oppgaven, "Bilisme i Tromsø". Dette er for å gi et bilde av den realiteten informantene forholder seg til når de velger hvilken type vinterdekk de skal ha. Presentasjonen av omgivelsene aktørene forholder seg til er ment å vise ut fra hvilket utgangspunkt bilistene velger enten piggdekk eller piggfrie dekk. Her presenteres det med den fysiske konteksten, aktører i feltet og sosiale forhold. Men først er en presentasjon av tidligere funn innenfor temaer som er relevante for problemstillingen i denne oppgaven.

4.2 Tidligere funn

Det er en del tidligere studier som kan ha relevans for problemstillingen i denne oppgaven. Et eksempel er Nina Methis hovedfagsoppgave i sosiologi om miljøheimevernet: "*Miljømodernisme og miljømoralisme*". Denne studien viste at det å være deltaker i et slikt miljønettverk kan bidra til å endre noen handlingsmønstre, dersom en faktisk er opptatt av miljøvern. Likevel er det ikke alltid at endringer finner sted, fordi det å handle miljøvennlig blir veid opp mot praktiske hensyn, økonomi og lettvinthet i hverdagen. Samtidig som at hvilken symbolsk betydning disse handlingene har for den enkelte, har betydning for handlingen. Dersom det ikke er mulig, eller svært vanskelig, å gjennomføre en miljøvennlig handling, kan denne i ettertid bli nedvurdert. Handling kan altså også føre til holdningsendring, som når intervjupersoner opplyste at de hadde blitt mer positivt innstilt til kildesortering etter at det ble mest praktisk-rasjonelt å kildesortere når kommunen først innførte denne ordningen. Informasjon, som er det Miljøheimevernet (senere Grønn Hverdag) tilbyr, kan altså bidra til å endre handlingsmønstre, men dette alene er ikke nok. For eksempel er det viktig at de miljøvennlige handlingene det oppfordres til ikke kolliderer med andre hensyn som folk anser som viktigere dersom de skal bli gjennomført. Manglende strukturell tilrettelegging er det som virker mest demotiverende på folk, men de som er miljøbevisste blir ikke i like stor grad påvirket av dette (Methi 1999). Offentlig tilrettelegging er altså svært viktig selv om det også er mulig for de enkelte å tilpasse seg for å kunne opptre noe miljøbevisst selv om det ikke er lagt opp til det. Likhetsstrekket mellom Methis studie og denne oppgaven er at de begge handler om valg som blir gjort i hverdagen og er knyttet til hensyn til

miljøet rundt en, selv om det blir på et mer generelt nivå. Derfor kan hennes funn overføres til temaet om bilisme i hverdagen og om en velger vinterdekk med eller uten pigger.

Berit Skorstads doktoravhandling *"Miljø, kunnskap og moral, tre casestudier av miljøomsyn"* viser blant annet at også de som ikke ser seg selv som miljøvernere, til tider opptrer bevisst miljøvennlig. Dette er både fordi dette oppfattes som "det riktige å gjøre" og fordi det å handle miljøvennlig til tider også er rasjonelt ut fra andre hensyn enn miljøvern. *"Miljøomsyn og andre omsyn fell på mange områder sammen. Det gjeld til dømes på områder som helse og økonomi."* (Skorstad 2005:129) Redusert forbruk sparer penger i tillegg til ressurser og forurensning, mens det å spise økologisk mat blir sett på som en fordel både i forhold til helse og til miljø. Spørsmålet for denne oppgaven blir om det også er flere grunner til å velge piggfrie vinterdekk utover hensynet til luftkvaliteten. Doktoravhandlingen peker videre på at verken holdninger eller kunnskaper er alene nok, men i kombinasjon kan de gjøre utslag. *"Kunnskap er nødsynt, men ikkje tilstrekkeleg for å ta miljøomsyn. For å handle i samsvar med det ein har lært, må ein også sjå miljøaspektet som viktig i seg sjølv. Otte for miljøet og det å bry seg om naturen er ein sentral motiveringsfaktor så lenge det ikkje finst sanksjonerte normer å forholde seg til"* (Skorstad 2005:128). Ut fra dette skulle en tro at bilistene gjerne kunne velge piggfrie dekk ut fra hensyn til luftkvaliteten i byen, så lenge dette valget ikke fører til negative konsekvenser på andre måter.

Erling Holdens arbeid *"En rett og to vrange... tre teser om miljøholdninger og husholdningenes forbruk"* viser koblingen mellom holdning og handling i motsatt retning. Hans funn er blant annet at positive holdninger til miljø ikke nødvendigvis fører til miljøvennlige handlingsmønstre. Holden ser på tre faktorer, en følelse av avmakt, markering og frihetsfølelse. De "miljøvennlige" intervjupersonene kjørte ikke mindre bil eller brukte mindre elektrisitet til oppvarming. Det at folk er positivt innstilt til miljøvern er altså ikke nok. Blant annet fører følelsen av at en ikke kan gjøre noen videre forskjell uansett, at ens bidrag vil være forsvinnende lite, til at en ikke gjør de endringene en kunne ha gjort for å bidra.

En statistisk studie viser at en kan se, mer spesifikt i forhold til dekkvalg, at det er variasjoner i hvilke befolkningsgrupper som velger piggdekk og hvilke som velger piggfrie dekk. En se kan at kvinner i større grad enn menn velger piggdekk og at de med høy lønn og de med høy utdanning oftere velger piggfrie dekk. Dessuten ser en at de under 30 år og over 50 år bruker piggdekk mer enn aldersgruppen i midten. Når det gjelder konsekvenser av dekkvalg, kan en i alle fall se at økt piggfriandel ikke fører til høyere skadefrekvens (Vaaje 2003).

Det kan ut fra de tidligere studiene se ut til at tilrettelegging og informasjon sammen med holdningsendringer har skapt en viss forbedring i folks rutiner for å ta ansvar for de ”mindre” miljøproblemene, som rutiner for kildesortering. De større tilpassningene som å endre rutiner for bilbruk, lange reiser og oppvarming av hus ser derimot ut til å være vanskeligere å endre. Derfor er det interessant å se på hva som eventuelt kan få folk til å opptre mer miljøvennlig innenfor området bilbruk. Et funn som går igjen er at det ikke er nok at holdningene endres for at handlingene skal gjøre det. Derfor fokuserer denne studien på hva bilistene legger til grunn for valget de gjør av vinterdekk og hva som eventuelt måtte være annerledes for at de skulle velge et annet alternativ. Målet er å belyse hva det er som er bestemmende for hvordan handlingsmønstrene blir.

4.3 Bilisme i Tromsø

4.3.1 Fysisk kontekst

Tromsø by er i likhet med geografien ellers i området preget av kupert terreng, noe som innebærer at det er mange og bratte bakker i byen. Kystklimaet varierer vinterstid fra å være stabilt og snørikt til tidvis mildvær for kortere eller lengre perioder. Væromslag kan medføre mye slaps og is når det tiner og vanskelig framkommelighet når det snør mye og / eller plutselig. Kombinasjonen av disse faktorene gjør at det til tider kan være vanskelige kjøreforhold, og som informantene trekker fram, spesielt i forhold til bremselengde og det å kjøre opp og ned bakker.

Videre er luftkvaliteten vinterstid preget av et høyt nivå av svevestøv, som blant annet består av PM 10 (partikler mindre enn 10 mikrometer i diameter). Denne forurensingen er i Tromsø spesielt knyttet til bilkjøring. Svevestøvet stammer delvis fra eksosen og delvis fra piggdekksslitasje av veibanen med piggdekk, fordi piggene

sliter på asfalten og frigir små partikler av den ut i luften. Dette bidrar til svevestøv som det er skadelig for mennesker å puste inn og gir både trivsels og helseproblemer (www.miljostatus.no).

4.3.2 Aktører i feltet

De aktørene det har blitt tatt utgangspunkt i her er bilistene. Spørsmålet er om det er noen undergrupper her, eventuelt i kombinasjon med tilhørighet i andre grupper, som for eksempel miljøvernere. Fordi det er bilistene som har blitt intervjuet, blir de her sett som mottakerne av påvirkningene fra de andre aktørene, den fysiske konteksten og andre sosiale forhold, fordi fokuset ligger på hva det er som påvirker bilistene til å velge den dekktypen de velger.

Andre typer trafikanter er naturlig nok også aktører i dette feltet, som myke trafikanter, gående og syklende blant annet, som blir påvirket av svevestøv, eksos og trafikk. Eller de som tar buss og blir stående i den samme køen som privatbilister, men disse aktørene er derimot ikke sentrale for denne oppgaven, da de ikke bidrar til produksjon av svevestøv på samme måte.

4.3.3 Pressgrupper

Mulige pressgrupper, som søker å påvirke bilistene, er blant annet miljøvernorganisasjoner som forsøker å påvirke bilistene på ulike måter til å kjøre mindre og til å bruke piggfrie dekk når de kjører vinterstid. Mindre kjøring fører til mindre forurensning både lokalt og globalt, mens det å velge piggfrie dekk har lokal betydning. Et eksempel på et slik initiativ som for å påvirke bilistenes vaner er at miljøvern-nettverket "Grønn Hverdag" sammen med NAF har høsten 2006 satt i gang prosjektet "Beintøff" (tidligere kalt "Gåbuss") som går ut på å organisere slik at barna kan gå til skolen sammen, eventuelt med voksne dersom det er små barn. Dette er blant annet for å bidra til en sikrere skolevei forindre trafikk rundt skolen når færre barn blir kjørt dit og dessuten mindre forurensning som et resultat av at bilkjøringen reduseres (www.gronnhverdag.no). Dette ble trukket fram av flere av informantene som et prosjekt som hadde hatt betydning for deres kjørevaner ved at det reduserer deres behov for å kjøre bil. Miljøverngrupper blir dermed en av aktørene som pressgruppe på "Bilisme i Tromsø" feltet.

Det offentlige er en annen aktør som også har interesse av bilistenes vaner. Svevestøvet har samfunnskostnader både ved at det bidrar til helseproblemer hos befolkningen og ved at slitasje på asfalten fra piggdekkene fører til høyere utgifter til vedlikehold av veiene. Derfor har både Tromsø kommune og NAF ønsker om å bidra til at piggdekkjøringen reduseres, dermed blir disse også en pressgruppe ved at de formidler til bilistene at det er ønskelig at de som bruker piggdekk bytter over til piggfrie dekk.

4.3.4 Ekspert

Videre er det også noen som har en ekspertstatus i feltet som også kan ses på som en type pressgruppe i og med at de, i kraft av sin kompetanse, har en viss autoritet i feltet. Dette er de som anses å ha oversikt over og kunnskaper om hvordan feltet fungerer og hvordan den enkelte aktør bør opptre for å på en best mulig måte manøvrere i feltet. De som informantene oppfatter at sitter på ekspertstatusen i forhold til problemstillingen om piggdekk kontra piggfrie vinterdekk er særlig bilselgere ved at de kan gi råd, direkte eller indirekte, om dekkvalg ved nybilsalg, dekkforhandlere og ulike dekktester, spesielt fra Norges Automobil forbund (NAF) gjennom sitt medlemsblad "Motor".

En uformell ringerunde til 4 av de største forhandlerne av nye biler i Tromsø viste at de leverer helt klart mest biler med piggdekk når de skal leveres med vinterdekk. Samtlige kunne fortelle at dersom en ber om piggfrie dekk så får en det, men de fleste ber om pigg. Og dersom en ikke spesifiserer hvilken type dekk en vil ha, får en piggdekk. Det er det som er vanligst og det "folk føler seg tryggest med". På spørsmål om hva de anbefalte, svarte en av selgerne at i Tromsø at han anbefalte piggdekk på grunn av at selv om piggfrie dekk er mer behagelig gir mindre dekkstøy og slikt, er det enkelte føreforhold der piggfrie dekk er mindre egnet.

Når det gjelder vinterdekktestene i bladet Motor kan en fra Vinterdekktesten for 2006 lese at Piggdekk jevnt over bedre på is mens det er mer jevnt mellom de ulike dekktypene på snø, der det ser ut til å være mer variasjon innenfor hver dekktype enn mellom dekktyper. Også på "slapseføre" er det jevnt mellom de ulike dekktypene, mens piggfrie bedre på tørr asfalt men har lengre bremselengde på is enn det piggdekk har (www.motor.no).

Grunnen til at dette tas med her er at dette er de kildene til informasjon og veiledning som særlig trekkes fram av informantene og dette viser noe av hvilken informasjon og påvirkning de blir utsatt for når de vurderer hvilken type vinterdekk de skal ha.

4.3.5 Det sosiale

En annen viktig informasjonskilde om egenskapene ved forskjellige dekk er venner, familie og bekjentes synspunkter og erfaringer. Dette blir en del av den sosiale realiteten som aktørene møter i feltet. Som bilist blir en sosialisert inn i en i dette, både gjennom informasjon fra pressgrupper, eksperter og gjennom å observere andre aktører og responser fra disse på egen opptreden. En blir med andre ord sosialisert inn i feltet ved hjelp av sanksjoner og andre sosiale påvirkninger. Når en spør seg rundt i sin omgangskrets om hva slags vinterdekk som er lurt å velge vil den informasjonen en får gjerne påvike det valget en til slutt tar. I tillegg til dette kommer holdninger en oppfatter fra andre om det en selv velger, dersom en for eksempel velger piggdekk og blir møtt med spørsmål om ”hvorfør i all verden en valgte det”, vil nok det gjøre at en ikke er like tilbøyelig til å velge dette neste gang. Summen av alle disse sosiale påvirkningene, informasjon, egne og andres holdninger og forventninger til hvordan valg av den ene eller andre typen vinterdekk vil bli oppfattet av omgivelsene kan ha mye å si for hva en til slutt velger.

Likevel blir ikke nødvendigvis alle aktører sosialisert inn på samme måte. For det første eksisterer det gjerne ulike idealtyper som skiller seg ut fra hverandre innenfor feltet og for det andre vil også den enkelte aktør innenfor en idealtype danne sin unike habitus som igjen skiller seg fra de andre aktørene som tilhører samme idealtype.

I denne delen har det blitt vist hva som ligger forut for handlingen når aktørene velger hvilken type vinterdekk de skal ha – piggdekk eller piggfrie dekk. De enkelte aktørene forholder seg til hvilke utfordringer de kan forvente å møte på vinterveiene i forhold til bakker og føre på veiene. For å få vite hvilke dekk som en skal velge kan de konsultere eksperter i form av blant annet dekktester og bilforhandlere. Alternativt kan de konsultere folk i sin omgangskrets om hvilke erfaringer de har og hva de tror om de ulike dekktypene. Her vil det nok være ulike svar avhengig av hvilken

idealtipe den enkelte tilhører, fordi innstillingen til ulike dekktyper varierer. Men ikke alle velger å undersøke på denne måten, de kan også velge samme type dekk som tidligere ut fra gammel vane, ta de dekkene som er billigst eller bare la være å velge i det hele tatt, bare be om ”nye vinterdekk” og ta det en får.

4.4 Funn fra intervju undersøkelsen

Her skal jeg gi en generell gjengivelse av funnene i spørreundersøkelsen. Funnene vil bli nærmere analysert i analysekapittelet.

Blant de åtte som ble intervjuet brukte de fleste piggdekk. Men i tillegg til at to brukte piggfrie var det også ytterligere to som ønsket å bruke piggfrie dekk og planla å kjøpe piggfrie neste gang de skal bytte vinterdekk. Så selv om piggdekk er det som dominerer kan det se ut til at det er et visst potensiale for piggfrie.

Mange av informantene var klar over svevestøvproblemene i byen og at piggdekk bidrar til dette. En del av informantene som brukte piggdekk var imidlertid lite engasjert i hvilke problemer piggdekkkjøring kan føre til og alle var heller ikke klar over at det er et svevestøvproblem i Tromsø eller at dette har sammenheng med bilkjøring med piggdekk. Samtidig var det også en av informantene som var veldig overbevist om at piggfrie dekk helt klart er best uten at hensynet til miljøfaktoren var tillagt særlig vekt. Det er altså også andre hensyn enn miljø som kan gjøre at bilistene velger piggfrie dekk, i dette tilfellet kjørekomfort og mindre støy.

4.4.1 Hvorfor piggdekk?

De vanligste begrunnelsene for å velge piggdekk var hensynet til sikkerhet og framkommelighet, og at det var piggdekk som var på bilen når den ble kjøpt. Dessuten var det også en av de mannlige informantene som svært gjerne ville ha piggfrie dekk, men partneren insisterte på piggdekk, fordi hun mente at det var bedre.

Når det gjelder hensynet til sikkerhet og framkommelighet så er det hovedsakelig isføre som trekkes fram. En trygghetsfølelse ved å kjøre med pigger er også veldig viktig. Disse to faktorene henger sammen, da det er på is, og da spesielt våt is, at piggdekkene har sin styrke (www.motor.no). Dette er riktignok ofte noe som trekkes fram selv om bilisten ikke har prøvd piggfrie dekk. En har en formening om at

piggdekk er sikrere og velger dette ”for sikkerhetsskyld” fremfor å ”ta sjansen” på å prøve noe annet. Dette begrunnes gjerne ut fra at det er mye bakker i byen og at det ofte er svært vanskelige kjøreforhold her og da må en ha piggdekk. ”David” forklarer fordelene med piggdekk slik:

David: fordelene er jo den at jeg føler meg jo mye tryggere i trafikken enn med piggfri. I en by som Tromsø så.. for å få en sikker trafikk så tror jeg vi må kjøre med piggdekk. Jeg vet ikke om noe annet.. men det har jo noe med byens beliggenhet og bakker og.. visst jeg hadde bodd i en annen by som var mer flat, så tror jeg ikke jeg ville brukt, hadde ikke behøvd å bruke piggdekk.(...) og på is så er jo piggene best. På isføre. Det er den tryggheten man føler... jeg føler det slik, at jeg er mye tryggere i trafikken (...) i bakker og sånt (...) spesielt kan det være i unnabakker at man ikke sklir inn i biler foran deg og sånt. Det er jo sikkerhetsmessige ting. Du føler jo deg jo tryggere også.

Utsagnet demonstrerer det kanskje viktigste argumentet for å velge piggdekk, som er at det føles tryggere. Det at det er mye bakker i byen, sammen med at det kan være vanskelige kjøreforhold til tider fører til at en del bilister mener de må ha piggdekk som oppfattes som det tryggeste dekk alternativet. Hvilke dekk som står på når det kjøpes ny bil har også en del å si for hvilke dekk bilisten bruker framover. Spesielt dersom det er bruktbil som kjøpes, for da er det heller ikke samme muligheten til å bytte om til annen type dekk enn det som er på bilen.

Intervjuer: ja vurderte du piggfrie sist gang du byttet dekk på din private bil?(...)
Frode: Nei jeg kjøpte meg, jeg har byttet bil siden den tid. Så da fulgte det piggdekk med. (...) det fulgte med. Det her var jo ikke ny bil, det var jo bruktbil og da kunne jeg jo ikke bytte om.. jeg tok det som jeg fikk med, som fulgte med.

Når en kjøper en bil med piggdekk på ”blir det bare sånn” at en fortsetter å kjøre med piggdekk når det først er på bilen, dekkvalg er ikke nødvendigvis noe en tenker spesielt mye over.

4.4.2 Hvorfor piggfrie dekk?

Forklaringene for hvorfor informantene valgte, eller ønsket å velge piggfrie dekk er hovedsakelig kjørekomfort med mindre støy, hensyn til miljøet og at det var piggfrie dekk på bilen når den ble kjøpt. Hensynet til sikkerhet som mange av piggdekkbrukerne trakk fram som grunn til at de valgte piggdekk framfor piggfrie,

har ikke samme plass blant de som kjører piggfritt. Det er ikke alle som er enig i at piggdekk føles sikrere.

Vinterdekk uten pigger lager mindre støy når en kjører, noe som gjør at det blir mer behagelig å kjøre med. Dette er noe flere av informantene er klar over og trekker frem, både de som har valgt piggfrie dekk og bilister som har valgt piggdekk til tross for dette. Drosjesjåføren Einar, som bruker både piggdekk og piggfrie dekk fremhever dette:

Einar: (...)Men de har jo gjort en bra jobb på produksjonssiden på dekkene. Og det er klart at når dekkene står til forventningene så blir det lettere å bruke dem. Du trenger kanskje ikke å skifte så tidlig til piggdekk i forhold til det som ellers... det er jo mer behagelig å kjøre piggfritt, det er ikke tvil om det. (...) mindre støy. Mykere dekkblanding og mer behagelig å kjøre. Piggdekk, de suser jo og er mer ubehagelig og.. selve kjøreopplevelsen er ikke bra. Den er jo god men.. piggfridekkene, når det er føre for det, er atskillig bedre.

Som illustrert med Einars utsagn er det at de piggfrie dekkene holder god kvalitet er en viktig grunn til at det velges piggfritt. Bedre kjørekomfort med piggfrie dekk er et annet tungtveiende argument for å velge dette. Hensynet til miljøet, i form av luftkvaliteten i byen er også et argument for å velge piggfrie dekk. Det varierer hvor tungtveiende dette hensynet er for den enkelte, for noen blir vissheten om at piggfrie dekk er bedre for miljøet en bonus når en likevel ønsker slike dekk. Mens andre ser det sann at dette er et problem som de vil bidra til å løse ved å velge piggfrie dekk, så kommer kjørekomfort som en bonus i tillegg til dette.

Piggdekkkjørerne mener gjerne at piggdekk er det eneste trygge alternativet. Blant de som velger piggfrie er det en holdning om at dette for det første ikke nødvendigvis stemmer, og for det andre at det er mulig å tilpasse kjørestilen slik at eventuelle ulemper ved piggfrie dekk oppveies.

Georg: Nei selv i Tromsø her så ser jeg ikke noen grunn til å ha.. (piggdekk) det går kanskje an å si at parallelt med at det blir flere og flere som kjører med 4 hjuls drevne biler, så forsvinner behovet for piggdekk mer og mer også. Jeg skjønner jo at man må bremse, altså, man bremser også med 4 hjuls drevne biler, og at det er der kanskje ankepunktet ligger, at mange er redd for bremseeffekten med piggfrie dekk. Særlig på glatt is. Men når det gjelder framkommeligheten, så tror jeg det er.. det er et ikke-tema.

Intervjuer: du har ikke selv noen betenkeligheter i forhold til bremseeffekt?

Georg: nei, jeg gjør ikke det. Jeg kjører såpass rolig at det har aldri vært noe tema.

Georgs uttalelser viser hvordan holdningen om at ”piggdekk er tryggest” ikke gjelder for alle, en del er tvert imot av den oppfatning at piggfrie dekk er minst like bra og at eventuelle svakheter i forhold til bremselengde på is kan oppveies ved at en kjører forsiktig. Det er uansett noe en burde gjøre og dermed blir et av de sentrale argumentene for å velge piggdekk utlignet. Georg trekker også frem at fremkommeligheten blir såpass forbedret med å ha firehjulstrekk på bilen at det ikke er behov for piggdekk.

Dersom det står piggfrie dekk på bilen når den blir kjøpt, er det en måte å få prøvd piggfrie dekk på og dermed får egne erfaringer med piggfrikjøring. Dette kan bidra til å bryte rutinen med å kjøpe piggdekk hver gang en kjøper vinterdekk, slik det ble det for ”Anne”, som oppdaget at piggfrie dekk var bedre enn hun hadde trodd de ville være:

Intervjuer: visst du skulle kjøpe dekk i år, hvilke ville du kjøpt da?

Anne: jeg hadde antagelig fortsatt med piggfri, selv om jeg ble nærmest tvunget inn i det, som var på (bilen når den ble kjøpt), jeg hadde fortsatt med det. jeg ser at ulempene er mulig å leve med og da kan man altså ta hensyn til miljøet

Intervjuer: Tror du at du ville prøvd, dersom det hadde vært piggdekk på bilen når du kjøpte den..?

Anne: jeg hadde fortsatt med piggdekk, det regner jeg med. For egentlig er Tromsø med de mange bakkene... (...) men jeg har faktisk blitt overrasket mange ganger. Jeg tenker: ”oi dette klarer du aldri” (...) jeg kommer faktisk opp, så jeg var helt overrasket. Jeg forventer mye mindre av mine dekk enn de faktisk er i stand til å yte.

Etter at Anne ble ”tvunget” til å prøve piggfrie dekk når det sto på bilen hun kjøpte, oppdaget hun at piggfrie dekk, i motsetning til hva hun hadde forventet, var såpass bra at hun også i framtiden vil velge dette, siden hun vet at piggfrie dekk ikke medfører like mye lokal forurensning som det piggdekk gjør og hun ønsker å bidra til et bedre lokalmiljø. Dette illustrerer ikke bare vilje til å ta miljøhensyn i hverdagen men også at det eksisterer en viss skepsis til kjøreegenskapene med piggfrie dekk.

En annen ting var påfallende mer generelt, var at mange av informantene uttalte seg, og hadde til dels sterke meninger om piggfrie dekk, uten å ha prøvd å kjøre med disse i stor grad. Noen sa at de rett og slett ikke ville våge å legge ut på vinterføre i Tromsø med dekk uten pigger, mens andre igjen var helt overbevist om at piggfrie dekk er mye bedre enn piggdekk og vurderte ikke noe annet, selv uten noen videre erfaring med å kjøre piggfritt. Alle informantene hadde imidlertid kjørt med

piggdekk. Da piggfire dekk er relativt nytt og ikke videre utbredt i Tromsø er ikke det spesielt overraskende (www.tromso.kommune.no).

4.4.3 Hva må endres for at bilistene skal gå over til piggfrie dekk?

Det at en får prøvd piggfrie dekk ved en tilfeldighet er altså en ting som kan gjøre at en går over fra piggdekk. På spørsmål om hva som måtte til for at de skulle skifte til piggfrie dekk har informantene påpekt flere faktorer som kan ha betydning. En barriere for å prøve piggfrie dekk i utgangspunktet er at et sett med bildekk er veldig dyrt og en skal ha de dekkene i noen år. Dersom en prøver piggfrie dekk og oppdager at det ikke fungerer for ens behov, vil det bli veldig dyrt å legge disse til side og kjøpe et nytt sett dekk, med pigger. En måte å omgå denne hindringen på er dersom en har mulighet til å "angre seg", ved at en kan få bytte inn dekkene dersom de ikke fungerte som forventet. Hege, som i utgangspunktet er veldig skeptisk til piggfri dekk tror det kunne fungert.

Intervjuer: (...) at du kan få kjøpe piggfrie dekk og visst du ikke liker dem så kan du få bytte dem...?

Hege: ja da tror jeg at jeg ville sagt til mannen min, "ja da prøver vi det da" og spesielt hvis det er en kombinasjon av mye svevestøv og at det er et problem for veldig mange. At man får mer kunnskap om hvor stort problem det er.

I hverdagen tenker jeg ikke på at det er så stort, jeg tenker mer på eksos og utslipp enn svevestøv. (...) jeg tror at man sann generelt har mer kunnskap om det, at det har vært mer fokus på det enn svevestøvproblematikken. Sann over lang tid så vil kanskje en økt innsats i forhold til å spre kunnskapen om problematikken rundt svevestøv, så vil den endre kanskje folks kjøpevaner når det gjelder dekk. Men da vil det være over lang tid og jeg tror, som du er inne på, at man kunne få prøve, så ville kanskje den tiden kortes ned for en større prosentandel av befolkningen.

Det trekkes fram, blant annet av Hege at dersom folk hadde fått mer informasjon om skadevirkningene av svevestøv og piggdekkkjøringens bidrag til dannelsen av svevestøvet, ville det gjøre at en i større grad ville vurdert å gå over til piggfrie dekk. Hege har dessuten ikke hørt om en muligheten for å "angre seg" ved å bytte de piggfrie dekkene en har kjøpt, med piggdekk, dersom en ikke liker å kjøre med piggfritt, men dersom hun hadde visst om det ville hun prøvd piggfrie dekk. For at en slik ordning skal få flere til å prøve piggfrie dekk, er det en forutsetning at bilistene får vite om denne muligheten.

En annen faktor som har betydning for om bilistene velger piggfrie dekk er deres oppfatning av veivedlikeholdet. En del av bilistene mener bedre veivedlikehold er en forutsetning for at de skal velge piggfrie dekk.

Frode: nei altså, hvis det offentlige vil at folk skal kjøre piggfritt, så er de nødt å ta det ansvaret det og de kostnadene for å strø. I de prekære områdene. Og det er det ganske mange av i Tromsø.

David: Strøingen måtte jo vært mye bedre (...) om de strødde veiene, men de gjør jo ikke det.

Det ser ut til at flere bilister mener at det ikke er trygt å bruke piggfrie dekk med mindre veiene blir bedre vedlikeholdt vinterstid. Ut fra det kan det tenkes at piggfriandelen kan gå opp dersom vedlikeholdet ble forbedret. I tillegg til at ting kan legges til rette for at det blir enklere å velge piggfrie dekk, er det også en mulighet at bilistene tilpasser seg ved å legge om kjørestilen eller å la bilen stå når det er ekstremt glatt. Noen av bilistene er villige til å gjøre dette.

Intervjuer: Tror du for eksempel at det ville vært lettere å overtale kona dersom hun hadde fått vite at nå var det strødd bedre eller..? (...)

Christian: det ville hatt noe å si, men ikke i forhold til.. jeg ønsker å prøve piggfritt. Uavhengig av det. For jeg mener at de dagene hvor det ikke ville være gunstig med piggfritt, de er såpass få i løpet av vinteren at da ville jeg heller ta den ulempen med å enten ta buss eller drosje den dagen. Men jeg synes etter hvert at det begynner å bli såpass bra vedlikehold, og da tenker jeg spesielt på det med sanding, det med brøyting er jo et kapittel for seg. Men er det sånn type brøyteføre, så er det uansett bedre med piggfritt enn piggdekk, mener jeg.

Georg: ja jeg har som sagt aldri prøvd selv, men det er det man ser av sånne, ja det står i avisen, dekktester og det står i forbruker, på nett og forskjellige ting om at piggfrie vinterdekk kan være glatt på is. Men som sagt, da får man heller bare sette bilen i fra seg. Eller.. kjøre som en prest. (ler)

Det er altså blant enkelte en vilje til å tilpasse seg eventuelle ulemper ved piggfrie dekk fordi fordelene i forhold at piggfrie dekk er bedre å kjøre med eller av hensyn til svevestøv. Det er helt klart ulike oppfatninger om hvorvidt vedlikeholdet er bra nok eller ikke. Noen mener det er bra nok som det er, at det er så sjeldent at føreforholdene er for dårlige, og de dagene føret er for dårlig er det kan en heller benytte seg av alternativ transport enn å kjøre selv. Her kan en se et skille mellom disse og de som mener de behøver bilen hver dag.

For de som sier at de er fullstendig avhengig av bil hver dag, for eksempel drosjesjåfører, er det ikke et alternativ å la bilen stå, uansett om det ville være sjeldent. De må ha bilen hver dag og de har mer behov for den, på grunn av økt

etterspørsel når det er dårlig føre, for da er det flere privatpersoner som heller bestiller drosje enn å kjøre selv. Også privatbilister vegrer seg for å skulle måtte la bilen stå. Det virker unødvendig tungvint og det er en holdning blant enkelte om at når en først har bil, så vil en jo bruke den også. For eksempel en av foreldrene uttalte at hun behøver bilen hver dag for å få levert barna til barnehage og skole, og fordi mannen hennes jobber skift, noe som ikke passer overens med busstilbudet. Dessuten er det enkelte som er av den oppfatning at når de først har bil vil de ha mulighet til å bruke den hver gang de har behov for det. Det virker unødvendig å skulle måtte gå eller ta bussen når en faktisk har en bil stående i garasjen.

4.4.4 Informasjon

Et annet argument er at det må informeres mer og bedre både om hvilke skader piggdekkkjøring fører til og kjøreegenskapene til piggfrie dekk.

Hege: Mer informasjon om problematikken (knyttet til svevestøv). For folk lytter jo og tar det seriøst visst problemet er så stort at man må gjøre noen ting med det. Det.. at folk ikke kan bo i Tromsø rett og slett av helsemessige årsaker, så må man jo gjøre noe med det.

På spørsmål om hvilken informasjon som kunne påvirke dem til å gå over til piggfrie dekk, trekker informantene fram at dersom de fikk vite at piggfrie dekk er like bra som piggdekk, ville det ha mye å si. Veislitasje blir ikke sett på som like viktig, det kan riktignok være et samfunnsøkonomisk problem, men det blir for fjernt for den enkelte til at det blir tatt med i vurderingen. Derimot vil det ha betydning dersom de fikk troverdig informasjon om at piggdekkkjøring fører til alvorlige helseskader. De fleste har hørt noe om dette men det er knyttet en del usikkerhet til alvorligheten av det og hvor utbredt dette problemet er. Informasjon om skader på miljø blir også trukket frem, om enn ikke i like stor grad

Anne: altså jeg tror at jeg er litt mer enn de fleste mennesker rundt meg opptatt av miljø. Jeg tar hensyn og jeg er bekymret over ikke bare mennesker, men også planter og dyr omkring oss. Så visst man da hadde skreket til meg: fuglene får masse giftig, asfalt i seg," skjønner du? Det hadde fått meg til å tenke meg om og tenke over om jeg ikke kan ta dette hensynet, (...) Dette måtte være litt sånn "pang!"

Informasjonen som blir gitt om skadevirkninger ved svevestøv kan være litt vel forsiktig. Dersom informasjonen skal føre til endring i handlinger må den bli lagt merke til. Det etterlyses også informasjon fra der en kjøper dekk, være seg

dekkforhandler eller bilselger, om at piggfrie dekk er et alternativ og om kjøremessige fordeler med disse.

Frode: "nei, det er klart at, hvis de hadde dokumenterbar informasjon på helseskader eller.. bivirkninger i sin helhet. Da måtte man ha satt seg ned å tenkt litt over det her. "Hva kan jeg bidra med" men sant svevestøv, det er jo ikke bare piggdekkene, det er jo en kombinasjon av flere ting, så vidt jeg har forstått. Også utslipp, eksos."

Selv om drosjesjåføren Frode er overbevist om at i alle fall på drosjen er piggfrie dekk det eneste som fungerer til hans bruk, ville han i likhet med de fleste bilistene vært villig til å vurdere piggfrie, kanskje først og fremst på sin private bil, dersom han ble overbevisst om at svevestøvet førte til helseskader. Bilistene er villige til å ta hensyn, men de er ikke nødvendigvis overbevist om sammenhengen mellom piggdekkjøring, svevestøv og helseskader.

En kan se at det er forskjellige idealtyper ut fra hvilke typer begrunnelser for hvorfor bilistene velger den ene eller andre dekktypen. Sikkerhet er en, miljø er en annen og en tredje er at en veier for og mot egenskapene ved de ulike dekkene. Piggdekk blir hovedsakelig valgt ut fra sikkerhetshensyn og gammel vane, mens piggfrie blir valgt ut fra kjørekomfort og hensyn til nærmiljøet. De ulike hensynene som legges til grunn reflekterer også hvilke verdisyn som dominerer de ulike idealtypene av bilister, noe som også styrer hvilke argumenter som blir vektlagt. For eksempel kan de miljøbevisste velge piggfritt ut fra at de ikke vil bidra til et helseskadelig nærmiljø, mens de sikkerhetsfokuserte mener at dette har svært lite og si og derfor er dette ikke et tungtveiende argument, de vil heller vektlegge at piggdekk gir bedre veigrep. De miljøbevisste kan igjen argumentere at denne fordelene ved piggdekk er minimal. Ulike idealtyper mottar og tolker også informasjon om dette temaet forskjellig, ut fra hvilken del av informasjonen deres habitus vektlegger og hvilke deler den er skeptiske til. Den neste delen av oppgaven kommer tilbake til dette, empirikapitlet har vært en introduksjon til feltet "Bilisme i Tromsø" og en grov oversikt over tendensene i funnene fra den kvalitative intervjuundersøkelsen. Disse funnene skal ses i sammenheng med teorien og videre analyseres i neste kapittel.

5.0 Analyse

Dette kapittelet skal analysere funnene fra intervjuundersøkelsen nærmere for å besvare spørsmålet om hvorfor bilistene velger dekk som slik de gjør. Hvilke hensyn legges til grunn for å velge pigg eller piggfritt, og hva er bakgrunnen for at noen velger pigg mens andre velger piggfritt? Hva kan eventuelt forårsake at en bilist går over fra å bruke en type vinterdekk til å velge en annen type?

5.1 De tre idealtypene

I analysen skilte det seg ut visse kategorier blant intervjupersonene. På grunnlag av hvordan dekkvalg begrunnes av de ulike informantene, har det blitt konstruert tre idealtyper ut fra hva informantene anser for viktige hensyn å ta når de skal velge vinterdekk. *”Idealtypen er en teoretisk konstruksjon som skal skape størst mulig begrepsmessig klarhet fra en spesiell synsvinkel, og den er ikke en konkret empirisk representasjon av virkeligheten.”* (Korsnes, Andersen og Brante, 2004:123). Idealtypen fremhever det som er spesielt for noen tilfeller, som en egenskap som forekommer i ulik grad innenfor kategorien. Idealtypene skal ikke vise et gjennomsnitt av informantene, men det karakteristiske, de skiller ut det som er spesielt for den enkelte kategorien, fra det som er likt med de andre idealtypene (Burger 1987).

Inndelingen i disse idealtypene er et grep for å gjøre funnene fra intervjuundersøkelsen mer oversiktlig. De er konstruert ut fra empirien og er godt forankret i den, men idealtypene er også analytiske. Selv om de er konstruert for å fange opp hovedtendensene i materialet er det ikke absolutte grenser mellom idealtypene. I intervjuet med en enkelt informant kan det være aspekter som hører med til ulike idealtyper. Denne inndelingen grupperer først og fremst tendensene i materialet, inndelingen av individene i grupper er sekundært, selv om det også har blitt gjort. Også Bourdieu fremhever at hans klasser er konstruerte, de viser til det virkelige samfunnet, men må ikke forveksles med absolutte sannheter om hvordan verden er: *”Det som finnes er et sosialt rom, et rom av forskjeller, og i dette rommet finnes klassene i en slags virtuell tilstand, som samlinger av punkter, altså ikke som et faktum, men som noe det dreier seg om”* (Bourdieu 1995:42).

Jeg har konstruert de tre idealtypene ”De sikkerhetsfokuserte”, ”De miljøbevisste” og ”De formålsrasjonelle”. Kriteriene for inndelingen har vært hvilket hensyn de mener er viktig st å ta når en skal velge hvilken type vinterdekk en skal bruke. Bourdieus klassebegrep innebærer at det er et hierarkisk forhold mellom de ulike klassene i et felt, men det vil ikke bli tatt stilling til hvorvidt og hvordan idealtypene er over og underordnet hverandre. Idealtypene blir som en avgrenset del av det Bourdieus begrep om klasser beskriver, dette inkluderer hvilke hensyn bilistene vektlegger når de skal velge vinterdekktype. Analysen begrenser seg til å vise idealtypene som eksisterer i feltet og hvordan det i de ulike idealtypene har ulik logikk og ulike hensyn som blir ansett som viktige. Hver av idealtypene blir i så måte sett på for seg. Idealtypene blir brukt litt annerledes enn Bourdieus klasser, men det er også de som argumenterer for en lignende bruk av begrepet klasse, som Lamont og Lareau. De påpeker at: *”dominated groups have their own standards and sets of norms which can be relatively autonomous from the dominated ones”* (Lamont & Lareau 1988). Det menes ikke at de idealtypene som omtales i denne oppgaven er dominerte, eller dominerende for den saks skyld, men at de ulike idealtypene kan være ganske så ulike og ikke nødvendigvis anse seg selv som verken over eller underordnet andre idealtyper.

”De sikkerhetsfokuserte” er den klart største idealtypen. Det er de som velger piggdekk (alle i denne idealtypen valgte det) på grunn av hensyn til sikkerhet og fremkommelighet. De fleste uttrykte at de godt kunne ha forståelse for miljøargumentet mot bruk av piggdekk og at det var trasig dersom enkelte grupper i befolkningen opplever ubehag eller blir syke på grunn av svevestøvet, men sikkerheten både for en selv, passasjerer og medtrafikanter må gå foran. Dette kan illustreres med et sitat fra ”Frode”, en drosjesjåfør som er noe skeptisk til det offentliges intensjoner, informasjon derfra og mener at piggdekk er det eneste som fungerer til hans bruk som drosjesjåfør.

”Selvfølgelig vil man være med på å skåne miljøet, men kan man kanskje si at heller vil jeg dø i løpet av 60 år på grunn av svevestøv enn momentant fordi jeg var for dårlig skodd.”

Med ”dårlig skodd” mente han da dersom han hadde dekk som ikke var sikre nok, med referanse til piggfrie dekk. Det å kjøre med piggfrie dekk oppfattes altså som en risiko og siden trafiksikkerhetene er det viktigste hensynet for ”de

sikkerhetsfokuserte”, blir piggdekk det naturlige valget. Habitusen i denne idealtypen tilsier at en velger det som er sikrest og piggdekk ses som det sikreste. Miljøhensyn er ikke sett på som like viktig.

En annen idealtipe som skilte seg ut var ”**De miljøbevisste**”. Denne idealtypen ser problemstillingen omvendt, nemlig at en velger piggfrie dekk for miljøets del og på grunn av kjørefordelene. På de føreforholdene der piggdekk er bedre, tilpasser disse bilistene heller kjørestilen til forholdene. En som har blitt klassifisert hit er ”Anne”, en aktiv pensjonert lærer som er generelt opptatt av å verne om miljøet.

Anne: ” jeg tror at, jeg er nå pensjonert og jeg trenger ikke absolutt å kjøre hver dag. (...) jeg ser at ulempene er mulig å leve med og da kan man altså ta hensyn til miljøet”

De miljøbevisste tar miljøhensyn når det er mulig, for i denne idealtypen er det å ta seg bryet å ta hensyn til miljøet omkring seg sett som viktig. Å gjøre dette er også noe som gjør at en får høyere anseelse, det vil si, det gir symbolsk kapital.

Den tredje og siste idealtypen er ”**De formålsrasjonelle**”. Med dette menes ikke at de andre ikke er formålsrasjonelle, men at bilister av denne idealtypen ikke velger dekk ut fra noe annet enn hva de finner praktisk og har et nokså reflektert forhold til dette valget. Et eksempel på denne idealtypen er Einar, som er drosjesjåfør og har valgt å veksle mellom å bruke piggdekk og piggfrie dekk i løpet av vinteren. Han bruker piggdekk i begynnelsen og slutten av vinteren når det er mye vekslende føre og piggfrie dekk midt på vinteren når snøføre dominerer. Dette fordi det blir mest lønnsomt og fordi han da kan utnytte fordelene til begge dekktypene, ved å bruke det som passer best til det føret som dominerer ulike perioder av vinteren. Piggfrie gir bedre komfort og er bedre på snøføre og piggdekk er bedre når det er mye våt is. Denne idealtypen velger piggdekk eller piggfrie dekk ut fra hva som er mest praktisk, behagelig og økonomisk ut fra deres bruk.

De tre idealtypene som har blitt konstruert her reflekterer den sosiale realiteten som det tas sikte på å representere, ved at de viser tre hensyn som er sentrale for informantene når de skal velge dekktype. Hver av idealtypene reflekterer hva de som har blitt klassifisert dit mener er det mest sentrale hensynet når de skal velge dekk;

om det er sikkerhet og framkommelighet, miljøhensyn eller økonomi og bekvemmelighet.

I tillegg til disse idealtypene kan en se et skille mellom de som er opptatt av svevestøvproblematikken, som aktivt har tilegnet seg informasjon, og de som er mindre engasjerte. De sistnevnte har ikke sett dette som et problem før de ble kontaktet av denne sosiologistudenten som spurte og gravde om temaet. Dekkvalg går her mer på dekkmerke og det er ikke særlig stor kjennskap til svevestøvproblematikken. Et eksempel er Hege, en forelder med en hverdag preget av mye transport; henting og bringing av barn og for seg komme seg dit hun og mannen skal. Hun er veldig opptatt av trafikksikkerhet og framkommelighet, dermed har hun blitt klassifisert som sikkerhetsbevisst. Hege har ikke tiltro til piggfrie dekk og har heller ikke vurdert å prøve det. For henne er vinterdekk det samme som piggdekk. Hun har heller ikke noe forhold til svevestøvproblematikken, forut for dette intervjuet kjente hun lite til problemet.

”Intervjuer: hvis du skulle kjøpe nye vinterdekk nå, hva hadde du ønsket å vite før du kjøpte dem? Hvilken informasjon vil du ha..?”

Hege: ehh.. Hvordan type pigger.. (ler)

Intervjuer: så hvilke dekk som gir best gripeevne da?

Hege: mhm. (bekreftende)”

En kjøper dekk ut fra hva en anser som sikrest. Siden en er vant til å bruke piggdekk er det bare piggdekk som vurderes. Svevestøvproblematikken kjenner en ikke så godt til og piggfrie dekk har en lite kunnskaper om og en er gjerne skeptisk til dem.

”De lite engasjerte” kunne vært en fjerde idealtipe, da dette også er en viktig grunn for at en velger, eller snarere ikke velger, dekktype. Men dette er et likhetstrekk på tvers av idealtypene. Uansett om de er mest opptatt av sikkerhet, miljø eller økonomi, så er det varierende hvor engasjert og opplyst den enkelte er om temaer knyttet til dekkvalg, men generelt blir dette viet nokså lite oppmerksomhet. Når det gjelder ”de formålsrasjonelle” er situasjonen litt annerledes fordi det følger av denne idealtypen at de har innhentet mye informasjon om temaet og har et bevisst forhold til dette. Variasjon i hvor engasjert den enkelte er blir her en dimensjon ved siden av idealtypene, grad av engasjement både i forhold til å finne ut om hvilke dekk som best ivaretar det hensynet de anser som viktigst, og hvor engasjert de er i de andre

hensynene. For eksempel i hvor stor grad en av de miljøbevisste vurderer hensyn som sikkerhet og økonomi.

Noe som er interessant og noe overraskende er at denne inndelingen stemmer dårlig overens med forventningen til de tre opprinnelige gruppene som informantene ble rekruttert fra; deltagere i miljønettverk, foreldre og drosjesjåfører. Forventningene til foreldrene var at disse ville være veldig opptatt av sikkerhet og framkommelighet, men bare en av disse har blitt klassifisert som sikkerhetsfokusert. Derimot er det to av disse som gjerne vil kjøre piggfrie dekk, mens en tredje er svoren piggdekktilhenger. Deltakerne i miljønettverket var heller ikke de som nødvendigvis var mest miljøbevisste. En av disse var ikke klar over at han var deltager og det virket heller ikke som at han anså seg selv som noen miljøverner. Av de to som var klar over at de var deltagere var det bare en som ble klassifisert som miljøbevisst. Derimot var det for eksempel foreldre som var mer opptatt av miljøet. Av drosjesjåførene var det en som sverget til piggdekk og ikke var videre engasjert i miljøaspektet, mens den andre bruker begge dekktypene ut fra praktiske og økonomiske hensyn. I akkurat den gruppen ble funnene i større grad i tråd med forventningene i og med at begge drosjesjåførene var veldig opptatt av framkommelighet. Kjørekomfort var det likevel bare den ene som trakk fram at han vektla ved valg av dekk, noe som er litt overraskende i og med at bilen faktisk er arbeidsplassen deres og de kjører svært mye. Samtidig var det enkelte av informantene som svarte til de forventningene en hadde til den gruppen de var rekruttert fra, men flertallet vektla kanskje andre ting enn det som var forventet.

Verken foreldre, drosjesjåfører eller grønn hverdag deltagere ser altså ut til å være spesielt homogene grupper. Forventningene til de forskjellige gruppenes habitus var altså ikke riktige i forhold til bilbruk. Denne gruppetilhørigheten er kanskje ikke sentral nok i den enkeltes liv til det. En forklaring kan være at dette kanskje ikke kommer til uttrykk på den måten det var forventet. For eksempel kan det godt være at alle foreldrene er veldig opptatt av trafikksikkerhet, men at de ikke nødvendigvis mener at det å bruke piggdekk er den beste måten å ivareta dette hensynet på. Uansett var formålet med å rekruttere informanter fra disse gruppene å få tak i personer som har fyldig informasjon å komme med i forhold til bilisme i hverdagen og idealtypene er ikke konstruert på grunnlag av hvilken gruppe informantene

opprinnelig ble hentet fra, men ut fra hvordan de handler og hvordan de begrunner disse handlingene.

5.2 Habitus

De ulike idealtypene har forskjellig habitus i forhold til hvordan de tenker rundt valg av vinterdekk, hvordan de forholder seg til pressgruppene og blokkerer eller tar imot informasjon fra disse, og hvilken opptreden i forhold til dekkvalg som gir kulturell kapital.

5.2.1 Sikkerhetsfokuser habitus

De sikkerhetsfokuserte er kritisk til miljøinformasjonen, som den informasjonen som kommer fram gjennom media fra blant annet pressgrupper om at piggdekkjøring har mye å si for konsentrasjonen av svevestøv i byen. En stiller seg kritisk både til om dette svevestøvet er et så stort problem som det fremstilles, og at det er og en stiller seg kritisk til hvor mye bilkjøringen med piggdekk egentlig bidrar til dette problemet. Kjennskap til svevestøvproblemet er ikke videre utbredt, dessuten har en gjerne ikke inntrykk av at svevestøvet er så skadelig. De fleste sier seg enig i at en kanskje burde ta hensyn til miljøet også, men hensynet til trafiksikkerhet er det viktigste, og miljøhensyn vil måtte vike for dette dersom en oppfatter at en må velge mellom de to. En alvorlig bilulykke vil tross alt ha større konsekvenser for den enkelte enn svevestøv, og en må også ta hensyn til de andre i trafikken. En ønsker for eksempel ikke å øke risikoen for å kjøre på noen, da er det bedre å være på den sikre siden, og piggdekk blir sett på som det tryggeste alternativet. Den sikkerhetsfokuserte habitusen ”gir” dermed det svaret at ut fra at sikkerhet er det viktigste hensynet, og at piggdekk er sikrest, er det naturlig å velge piggdekk. Dette svaret ”får” en uten å behøve å tenke videre over spørsmålet, habitusen har allerede vurdert hva som er det fornuftige valget, ut fra hvilke hensyn en legger til grunn. Denne overbevisningen om at piggdekk er sikrest, og dermed det riktige valget, er såpass sterk at selv om det skulle bli innført en avgift for å kjøre med piggdekk, ville ”de sikkerhetsfokuserte” ta den ekstra kostnaden, fremfor å gå over til piggfrie dekk som de ser som mindre sikkert å kjøre med. Det å skulle gå over til piggfrie dekk blir oppfattet som et urimelig ønske fra det offentlige, at dette er det offentliges ansvar og det blir en ansvarsfraskrivning å legge dette over på den enkelte bilist. Det er en viss

innstilling til at dette er et problem for fellesskapet, men at en samtidig må passe på seg selv ved å bruke piggdekk, og dette er det hensynet som veier tyngst.

På spørsmål om hvilken type bilister ”de sikkerhetsfokuserte” tror at bruker piggfrie dekk, trekkes det fram at det må være de som ikke er så avhengige av bilen, som godt kan la den stå noen dager. Altså at de som ikke har samme behov for å bruke bil som det en selv har og dermed ikke er ”sånn som oss”, ikke hører til denne idealtypen. ”De sikkerhetsfokuserte” bruker gjerne bilen mye i hverdagen og er avhengig av å gjøre det, dermed ser de det ikke som noe alternativ å bruke piggfrie dekk, dersom det vil begrense deres bruk av bil ved at de kanskje vil måtte la bilen stå på dager med spesielt vanskelige kjøreforhold. Det er underforstått at dersom en er avhengig av å bruke bilen hver dag trenger en også piggdekk.

Andre som ”de sikkerhetsfokuserte” forventer at kjører piggfritt er de som er veldig opptatt av miljøvern. Disse blir til en viss grad sett litt ned på, i og med at de ikke blir tatt helt seriøst. Noe av det samme ser en igjen i hvilke reaksjoner ”de sikkerhetsfokuserte” forventer å bli møtt med dersom de hadde begynt å argumentere for piggfrie dekk. Noen forventer åpent negative kommentarer, eller andre negative sosiale sanksjoner i retning av at de som kjører piggfrie ikke forstår seg på hvilke dekk en bør velge. De forventer at deres omgangskrets vil trekke på skuldrene å si: ”ja prøv å kjøre uten pigger en stund du, så får du se”. Generelt er det en forventning om at piggdekkkjørere mener at disse ”idealistene” som kjører piggfrie dekk ikke helt har forstått omfanget av at disse dekkene ikke er like sikre som piggdekk og dersom en prøver piggfritt vil en snart skjønne at det er bedre med piggdekk.

Slike responser er en veldig subtil form for sanksjonering av de som velger annerledes enn ”*det vi velger*”. Altså ikke handler i samsvar med den rådende klassehabitusen blant ”de sikkerhetsfokuserte”. De som velger annerledes blir på denne måten styrt tilbake til å følge de normene som er etablert innenfor denne idealtypen, nemlig at piggdekk er det naturlige valget fordi det er tryggest. Det å velge det beste eller i alle fall å ikke velge det som er dårlig, bidrar til å øke ens anseelse i feltet blant de som er ”som oss”, altså de som verdsetter de samme verdiene som kulturell kapital. Det samme kan en se hos de andre idealtypene av bilister, men da styres det i retning av hva som er ansett som kulturell kapital

innenfor disse idealtypene. Som Bourdieu påpeker er det å skaffe seg anseelse viktig for folk. Derfor kan en komme til å velge i tråd med det som oppfattes de ”riktige” vinterdekkene for å unngå å bli sett ned på fordi en velger ”feil”. Habitus genererer ”fornuftig atferd” som det er sannsynlig at blir positivt sanksjonert, fordi de er objektivt tilpasset til de logiske karakteristikker i et spesielt felt (Bourdieu 1990, min oversettelse).

Har en funnet ut at piggdekk er best, vil en gjerne fortsette å ha denne oppfatningen. En legger merke til informasjon som støtter dette mens motstridende informasjon blir forkastet som mindre viktig eller mindre troverdig. For eksempel kan være informasjon om sammenheng mellom piggdekkjøring, svevestøv og helseskader. Ens habitus siler bort den informasjonen som ses som mindre viktig, eller strider mot det en mener er riktig (Bourdieu 1990). Det at ens habitus har en tendens til å beskytte seg selv kan ses i sammenheng med at ”de sikkerhetsfokuserte” er kritisk til informasjon om sammenheng mellom piggdekk og svevestøv eller svevestøvs negative påvirkninger. Tidlige erfaringer blir tillagt spesielt mye vekt og ny informasjon blir sortert slik at informasjon som kan stille spørsmål ved den allerede akkumulerte kunnskapen blir avvist (Bourdieu 1990).

Miljøvernorganisasjonene og kommunen må gjerne si at det er bra med piggfrie dekk, men når dekktestene viser at bremselengden er lengre med piggfrie, stoler ”de sikkerhetsfokuserte” mer på testene, fordi disse ikke har en ”agenda” på samme måten som pressgruppene. Når noen sier at bilistene bør bytte til piggfrie for å skåne miljøet oppfattes det som at disse er mer opptatt av miljøet enn av bilistenes sikkerhet, mens det bilistene får vite fra kjentfolk, bilblader og dekktester fokuserer først og fremst på hva som er best for bilistene. Dermed blir de sistnevntes utsagn tillagt mer vekt.

Frode: Og så leste jeg en rapport som var gjort av ”Teknikkens värld” i Sverige. Og der kom altså piggdekk best ut uansett føre. Og jeg vet ikke, jeg ser de norske testene og alt det her, hvor habil de er, for det er jo noen som betaler de her testene som blir gjort i Norge. Og da får du jo det svaret som bestilles omtrent. Men ”Teknikkens värld” det er jo en uavhengig sak som ikke tar seg betalt for å få utført de testene sine. (...) Det er et blad som kan rive i filler biler for å finne ut om det er en god eller dårlig bil (...) den testen jeg leste om de dekkene, stoler jeg mer på enn om det som staten i Norge gir ut. De vil jo gjerne ha en test som forteller meg og deg at du MÅ kjøre piggfritt, på grunn av, da er de jo kvitt et problem, når det gjelder svevestøv.

Men så er de jo ikke kvitt et problem når det gjelder skader og innleggelse på sykehusene og sånne ting. Men det er jo et annet budsjett igjen.

Dette utsagnet viser hvor stor skepsisen til det offentlige kan være. Det blir oppfattet slik at de som prøver å påvirke en til å gå over til piggfritt gjør det ut fra egne hensyn, og informasjonen de kommer med er tilpasset deres målsetninger, dermed blir informasjon herfra om hvor gode piggfrie dekk er, møtt med skepsis og selv om en får høre om svevestøvproblematikken, blir denne informasjonen ikke nødvendigvis fullt ut trodd på, det kan oppfattes som at det offentlige prøver å dytte et av sine problemer over på bilistene.

Det å ta hensyn til miljø og veislitasje er ikke noe som gir særlig mye symbolsk kapital for denne idealtypen, det viktigste er å passe på sikkerheten. Det er det som gjør en til en ansvarlig bilist og det er det som reflekter at en har kulturell kapital. Dersom en setter miljøhensyn høyere enn hensyn til trafiksikkerheten risikerer en å bli sett som en "idealist" og sanksjonert ved at en får mindre respekt innenfor idealtypen. "De sikkerhetsfokuserte" har et inntrykk av at de fleste andre er av samme oppfatning, at sikkerheten er det viktigste og andre hensyn eventuelt kan tas dersom det ikke går ut over dette. En sikkerhetsfokusert habitus styrer aktørene slik at den kulturelle kapitalen, representert ved fokus på sikkerhet, får forrang i forhold til andre hensyn en kan ta som bilist. For "de sikkerhetsfokuserte" er trafiksikkerheten sett som det viktigste hensynet for bilister. Dette er en av aktørenes "varige, men foranderlige disposisjonene" som det refereres til i teorikapittelet. Det at aktøren har fått den oppfatningen at trafiksikkerheten er hensyn nummer en som bilist, gjør at hun også velger dekk ut fra dette. Når bilisten ser spørsmålet om hvilken type vinterdekk hun skal velge gjennom en sikkerhetsfokusert habitus er det nærmest innlysende at piggdekk er det fornuftige valget som best ivaretar bilisters hensyn.

Hvilken omgangskrets og idealtype et individ tilhører har for det første betydning for hvilken informasjon en får tilgang på og blir utsatt for. Mye av informasjonen som den enkelte har tilegnet seg får hun gjennom kjente. Dessuten vil det være forskjellige informasjonskilder som er vanlig å bruke for de forskjellige idealtypene, noe som videre forsterker forskjellen i holdninger mellom idealtypene, når de benytter seg av ulike informasjonskilder. For det andre har gruppetilhørighet

betydning for hvilke argumenter knyttet til valg av type vinterdekk som blir ansett som legitime i ens omgangskrets. En sikkerhetsfokusert bilist omgås gjerne andre sikkerhetsfokuserende bilister og benytter seg hovedsaklig av informasjonskilder som fokuserer på dekkenes egenskaper, kanskje spesielt aspekter som bremselengde. Dermed får disse en overvekt av innspill som vektlegger sikkerhet fremfor andre hensyn og som kanskje nedvurderer de piggfrie dekkenes egenskaper. Sammen med habitusens selvpreserverende egenskaper fører dette til at en får en selvforsterkende effekt på holdningene innenfor de ulike idealtypene. Generelt kan en si at "de sikkerhetsfokuserende" ser spørsmålet om pigger eller piggfritt som et spørsmål om trafiksikkerhet, siden piggdekk blir sett på som det sikreste alternativet, og det blir naturlig å velge pigger.

5.2.2 Formålsrasjonell habitus

De formålsrasjonelle er egentlig en forholdsvis liten idealtipe. Selv om de fleste informantene har tenkt i alle fall litt på problemstillinger knyttet til dekkvalg er det de færreste som i likehet med "de formålsrasjonelle" opptrer som nærmest en "Homo økonomikus"; De formålsrasjonelle velger ikke ut fra gamle vaner eller fra verdier men er mer analytiske i sin framgangsmåte. Her veies det for og imot fordeler og ulemper på ulike typer dekk, ikke bare at piggfrie eller piggdekk er "best". Det kalkuleres også med hvilke tilpassninger det er aktuelt å ta, som å la bilen stå noen få dager det er spesielt vanskelig føre eller å bytte om på piggdekk og piggfrie dekk på ei drosje eller å tilpasse kjørestilen til forholdene. Denne idealtypen har et generelt mer bevisst forhold til problemstillinger rundt dekkvalg.

Informasjon om svevestøv, kjørekomfort, pris, sikkerhet og behov for tilpassning blir vurdert under ett. "Silingen" av informasjon er mindre i denne idealtypen, siden en ikke har et fast synspunkt å beskytte, og en kan ta imot informasjon fra flere kilder, både de som argumenterer for piggdekk og de som argumenterer for piggfrie. Informasjon fra pressgrupper blir tatt imot, men blir også veid opp mot annen informasjon som for eksempel dekktester. Den formålsrasjonelle habitusen sier at når en kjøper vinterdekk, så vurderer en ut fra hvilket behov en har, hvilke hensyn en er villig til å ta og hva de ulike dekktypene kan tilby, fordi "det er det er slik en gjør". Når andre velger dekk på en "ubevisst" måte blir dette sett ned på. Det å se på de forskjellige sidene av saken er anerkjent som en positiv egenskap ved en dekkjøper.

Dermed er det ikke det å være opptatt av sikkerhet eller miljø som gir kulturell kapital, men det at en holder seg opplyst om utviklingen i ulike typer vinterdekk og om problemstillinger knyttet til hvilken type vinterdekk en velger. Det å ikke være oppdatert i forhold til dette vil være med på å senke ens status innenfor denne idealtypen, ved et en framstår som noe uopplyst, dermed blir det å orientere seg det fornuftige å gjøre, det som sannsynligvis vil bli positivt sanksjonert av de rundt en (Bourdieu 1990).

Det at "de formålsrasjonelle" er opptatt av å følge med gjør at disse også er oppdatert på utviklingen innenfor dekk. Det er disse som i størst grad sier de har registrert at det har vært en kvalitetsmessig utvikling på vinterdekkene de senere årene og da spesielt innenfor piggfrie dekk. Når kvaliteten på dekkene endres og dette blir registrert, gjør det at også holdningen til de piggfrie dekkene endres fra at en måtte være litt "rar" for å velge piggfrie dekk til at dette kan være et godt valg. Dermed blir valget nå akseptert fremfor slik det var tidligere at det ville blitt negativt sanksjonert.

Det denne idealtypen representerer, nemlig kalkulerende individer som eksplisitt vurderer sine valg blir en motsats til det Bourdieu ville fremheve. At de fleste aktører ikke opptrer på en slik kalkulerende måte, men heller ved at deres habitus velger for dem på en sånn måte at de ikke har fullstendig oversikt over hvorfor de egentlig handler som en gjør. En reagerer spontant riktig ut fra sin erfaring uten å måtte analysere situasjonen og bevisst velge mellom forskjellige handlingsalternativer (Andersen og Kaspersen, 2000).

5.2.3 Miljøbevisst habitus

De miljøbevisste anser det å vise hensyn for miljøet som en positiv egenskap og anerkjenner dette som symbolsk kapital, egnet for å øke sin anseelse i feltet. Å kjøre piggfritt er noe man burde gjøre, det er nesten dårlig gjort ovenfor andre å bruke piggdekk. I forhold til pressgrupper blir informasjon om miljøproblemer tatt på alvor og det blir sett som noen man må gjøre noe med. I forhold til sikkerhet og fremkommelighet derimot, er det en innstilling at en kan tilpasse seg eventuelle dårligere kjøreegenskaper med piggfrie dekk. De piggfrie dekkenes positive kjøreegenskaper kommer som en bonus. For eksempel **Georg**, en høyt utdannet

forelder i 40 årene er blitt plassert innunder idealtypen ”Miljøbevisst” og uttaler følgende om hvorfor han vil bytte til piggfrie dekk:

Georg:” veistøv og støy. Mindre støy(...) jeg er jo bare glad for at ikke jeg er blant de som har luftveisplager og må bevege meg til fots i Tromsø enkelte perioder særlig om høsten og våren for da er det veldig, veldig dårlig luft, veldig mye svevestøv. Jeg har tenkt, jeg har lyst å gi mitt bidrag til at det blir mindre.”

Hensynet til miljø veier nokså tungt blant de miljøbevisste, en vil gi sitt bidrag selv om en erkjenner at en vil måtte gjøre tilpassninger for å få det til og at en enkelts handlinger ikke har så stor innvirkning på helheten. I stedet for å si at den enkeltes påvirkningskraft er forsvinnende liten, og at det derfor ikke har noe å si hvilken dekktype en velger, er snarere innstillingen om at flere må påvirkes til å gi sitt bidrag, slik at svevestøvet kan reduseres.

Noe som er litt overraskende er at selv om de miljøbevisste gjerne vil kjøre piggfritt dersom de anser det som mulig, er det få av deres kjente som kjører med piggfrie dekk. Dette kan ha sammenheng med den lave piggfriandelen i Tromsø. I følge en undersøkelse gjennomført i regi av statens vegvesen var piggfriandelen på 7,1 % i byen i 2005 (www.tromso.kommune.no). Men flere i denne idealtypen mener likevel at omgivelsene vil være positive til at de kjører piggfritt. Selv om det også er de som tror de vil kunne bli negativt sanksjonert, i form av negative kommentarer fra enkelte som ikke deler dette synet dersom de argumenterte for piggfrie dekk, men hensynet til miljøet veier tyngre enn dette og de velger å kjøre piggfritt til tross for eventuelle sosiale sanksjoner.

En annen ting er at hvordan de miljøbevisste vurderer piggdekkjøerne, nemlig at disse ikke har fulgt med i utviklingen. Hos ”de miljøbevisste” er det en holdning om at piggfrie dekk og hensyn til miljøet er framtiden, det å velge piggdekk blir å velge en løsning som kanskje var den beste før, men ikke er det lengre. De som velger piggdekk ”henger igjen” i tidligere tider, noe som gir lavere status innenfor den miljøbevisste idealtypen. Det blir sett som litt gammeldags å kjøre med piggdekk og dette gir ikke symbolsk kapital i denne idealtypen, det gjør derimot piggfrie dekk. Det å velge piggfritt blir det ”riktige”, de som kan manøvrere i feltet velger piggfritt og det er dette som gir anseelse i den miljøbevisste idealtypen. Som omtalt i teorikapittelet gjør bruken av sosiale sanksjoner at medlemmene av en idealtipe

opptrer i forhold de verdiene som dominerer i idealtypen. Det å vise miljøhensyn blir positivt sanksjoner med anerkjennelse, mens piggdekk blir negativt sanksjonert ved at en blir sett som ”gammeldags” og lite opptatt av ens påvirkning av samfunnet rundt en.

Om miljøhensyn blir sett som et uttrykk for kulturell kapital, avhenger av hvorvidt hensyn til miljøet blir ansett som et legitimt argument. Dersom det skapes en bevissthet om svevestøvproblemet, kan det å vise *hensyn til bylufta* gi uttelling i form av symbolsk kapital, som kan brukes innenfor bilismefeltet. ”De miljøbevisste” ser i stor grad spørsmålet om piggdekk eller piggfrie dekk som et spørsmål om hensyn til lokalmiljøet, i og med at svevestøvet som produseres ved piggdekkkjøring er til skade for lokalmiljøet.

For eksempel Georg gir uttrykk for at det å vise miljøhensyn er akseptert som kulturell kapital blant ”de miljøbevisste”. Han mener at å kjøre piggfritt er noe folk *burde* gjøre, at det vil være en positiv egenskap ved en bilist at hun velger piggfrie dekk, og dette mener han er en oppfatning som andre han kjenner deler. De som er overbeviste piggdekkentusiaster blir oppfattet som at de må ha misforstått, eller bare ikke tenkt seg om. Hvis vi ser på teorien, kan dette forklares ut fra hvordan ens tilegnede habitus ”forteller” hvilke hensyn en skal tillegge mest vekt. Når en har en miljøbevisst habitus, at en er av den oppfatningen at miljøhensyn er viktig og til en grad skal gå foran andre hensyn dersom dette ikke blir for urimelig, har en også svaret på hvilke vinterdekk en skal velge. En velger piggfrie som gir mindre svevestøv fordi det er et viktig hensyn å ta og da kan en heller tilpasse seg litt. Habitusen forvalter også den kapitalen den enkelte innehar. For eksempel forteller Anne at hun er villig til å betale litt ekstra for dekk som medfører mindre skader for miljøet selv om hun ikke er som hun sier, ”noen stor kapitalist”. Hennes miljøvennlige habitus styrer hvordan hun fordeler sin økonomiske kapital, litt ekstra av den blir brukt for å sikre hensynet til miljøet.

5.2.4 Individuell habitus

Som det forklares om i teorikapitlet er det slik, både i Bourdieus klasser og i disse idealtypene, at selv om hver kategori har sine kjennetegn er det også variasjoner blant aktørene *innenfor* kategorien, være seg klasse eller idealtipe. En tilhører også

flere kategorier på en gang. Anne er et godt eksempel på dette og demonstrerer situasjonen når miljøhensyn ikke har blitt anerkjent som kulturell kapital. Når hun forteller at hun vil kjøre piggfritt av hensyn til miljøet får hun ingen anerkjennelse for dette i sin omgangskrets, det blir avfeid, nærmest som uviktig, samtidig som at hun oppfatter at andre bilister er negativt innstilt til piggfri kjørere.

Anne: ” jeg har bare reagert litt sånn, jeg leste litt i ”kort sagt” at der kom av og til dette da at ” ja disse pensjonistene som kjører med sine piggfrie dekk, de oppholder hele trafikken” jeg hørte disse negative uttalelsene fra disse tøffe bilkjørerne.. og denne uttalelsen har jeg alltid i bakhodet, så når jeg bremser ned og kjører..” (...)
Såne holdninger har litt å si for folk ja. (...) Visst den holdningen at ”å så flott det er å kjøre piggfritt”, visst den hadde vært mer fremtredende i samfunnet, da tror jeg at det hadde hjulpet på.”

Anne velger å opptre miljøvennlig til tross for at hun kan oppleve negative sanksjoner fra sine omgivelser. Selv om Anne føler at det å være miljøverner blir negativt sanksjonert velger hun faktisk å kjøre piggfritt, nettopp fordi at *hun* er av den oppfatning at dette er et viktig hensyn å ta. Innenfor hennes idealtype er det dette som er det riktige valget. Anne er da også veldig engasjert i miljøvern og har tidligere vært medlem av en rekke miljøvernorganisasjoner. Tilhørighet til og erfaringer fra ”miljøvernfeltet” former da også hennes individuelle Habitus, og bidrar til at hun velger å handle i tråd med verdiene derfra, til tross for at det blir negativt sanksjonert i hennes daglige omgangskrets. Dette demonstrerer at selv om det er mye felles i en idealtype, har hvert enkelt individ også sin egen habitus, ut fra sine erfaringer, som kan være annerledes fra habitusen til de andre som er preget av denne idealtypen. Selv om flere individer tilhører samme klasse med tilhørende klassehabitus, er det variasjoner innad i klassen og enkeltindividene har sin egen, unike habitus. Anne demonstrerer dermed at det finnes variasjoner innenfor en klassehabitus. Hun er klassifisert innenfor idealtypen ”miljøbevisst” fordi hun er godt over gjennomsnittlig opptatt av miljøet. Hun har en miljøvennlig habitus som favoriserer påvirkninger som taler for miljøhensyn, fremfor påvirkninger fra omgangskretsen som taler for å se bort fra dette (Bourdieu 1990). Anne tilhører også en omgangskrets av venner og bekjente som hun ikke oppfatter at har en miljøvennlig habitus. Her ser en i praksis det som beskrives i teorikapittelet, hvordan det er variasjoner innad i en klasse eller idealtype, og at et individ kan tilhøre flere klasser samtidig.

5.3 Økonomisk kapital

I tillegg til holdninger, vaner og inntrykk av hva som er de beste vinterdekkene, spiller også det Bourdieu refererer til som økonomisk kapital inn på dekkvalget, altså hva som er rimeligst. "De formålsrasjonelle" tar hensyn til hvilke dekk som er rimeligst å bruke. Når en drosjesjåfør velger å bytte på å ha piggdekk og piggfrie dekk er et av argumentene for dette at dekkene at han totalt trenger å kjøpe færre dekk fordi dekkslitasjen er mindre når en velger dekk etter forholdene. Også de som ikke har et videre bevisst forhold til piggdekk eller piggfrie dekk bruker gjerne pris som grunnlag for å velge den ene eller andre typen dekk. Dersom piggdekk da er rimeligere vil det gjerne bli den dekktypen en velger. Dette vil kanskje gjelde i mindre grad for de mest engasjerte innenfor de ulike idealtypene. For eksempel ville "de miljøbevisste" velge det som er best for miljøet selv om dette skulle koste mer. På andre enden av skalaen vil noen av "de sikkerhetsfokuserte" si at de har behov for piggdekk, og uansett om det skulle bli innført en piggdekkavgift ville de fortsatt å kjøre med piggdekk og heller betalt ekstra for å kunne gjøre det. Likevel var de fleste opptatt av hva dekkene kostet, så prisen på pigg og piggfrie dekk vil kunne ha betydning for hvilke dekk bilistene velger.

5.4 Endring i symbolsk kapital og rutine

Til nå har det blitt fokusert på hvordan de ulike idealtypene fungerer, hvordan de til dels er selvforsterkende og beskytter seg selv mot endring. Så gjenstår det å se hvordan dette kan endre seg. Imidlertid åpner ikke Bourdieus teori særlig godt for å se nærmere på prosessen fra individets ståsted. Det er vanskelig å bruke Bourdieus teori til å se på endrede vaner, å skulle gå over fra å velge en type dekk av gammel vane, til å skulle velge en annen type. Bourdieu fokuserer sterkest på hva det er som opprettholder en tilstand, og på et mer strukturelt nivå. Individene og endring blir ikke like synlig. Selv om vi kan si at det har forkommet en endring i feltet, og at det igjen påvirker den enkelte aktør, åpner ikke Bourdieus teori for å kunne si noe om hvordan denne prosessen foregår for denne aktøren. Derfor er det nødvendig å bruke en annen teori på akkurat denne delen som er mer anvendbar for å se på dette temaet.

Anthony Giddens fokuserer noe mer på individnivået og gir mulighet for å analysere hvordan denne endringen kan ha forløpt for individet. En endring i hvilken type vinterdekk en bruker kunne forstås som en blanding av refleksivitet og rutinisering, i

den rekkefølgen. Her tar jeg utgangspunkt i en overgang fra pigg til piggfritt, da piggdekk er det som er mest brukt og dette scenarioet derfor vil være mest plausibelt. For at en tidligere piggdekkbruker som ikke tenker eksplisitt over hvilken type dekk hun har, som kjøper det hun pleier å kjøpe, skal begynne å kjøpe piggfrie dekk i stedet må hun gjennom en prosess. Først må dette spørsmålet gjøres aktuelt, at det er noe som vurderes eksplisitt. Dersom en så ser for seg at hun så bestemmer seg for at hun, for eksempel av hensyn til luftkvaliteten, skal begynne å kjøre med piggfrie dekk. Dette kan forbli et engangs tilfelle med mindre dette går over til å bli den nye rutinen og en får en rutinisering av refleksivitet

Informanten Georg kan brukes for å illustrere hvordan prosessen med å gå over fra piggdekk til piggfrie dekk fortøner seg for den enkelte. Som Giddens' teori viser, handler aktørene både på rutine og ut fra bevisste valg. Informanten Georg har gått over fra å kjøpe piggdekk av gammel vane, til å ta lokalmiljøet med i betraktningen når han skal velge dekk. Likevel, til tross for at han har positive holdninger til miljøvern og piggfrie dekk, kjører han med piggdekk. Dette er rett og slett et resultat av at det var det de fikk med en ny bil, det var ikke oppe til diskusjon.

Intervjuer: "så når du da har piggdekk, hva kommer det av?"

Georg: ja det kom av at vi kjøpte ny bil, for øvrig en firehjulsdriven bil, enda et argument for ikke å bruke piggdekk. Men den bilen ble levert med piggdekk. Og det er jo noen år siden nå og da var jeg ikke så obs og sa ikke, eller krevde ikke å få piggfrie dekk. Og da var det heller ikke, da var kanskje ikke de piggfrie dekkene så utviklet som de er i dag. For i dag er det vel knapt kvalitetsforskjell på piggfrie dekk og piggdekk. Det var vel grunnen til det."

Georgs tilfelle demonstrerer hvordan kanskje mange får piggdekk som et resultat av et "det er bare sånn man gjør" hos bilforhandleren. Piggdekk var standarden og det ble ikke stilt spørsmål ved det. Mange tenker ikke over at det er et alternativ til piggdekk, det blir tatt for gitt at det var slike vinterdekk en bruker. Dette er da en del av deres Habitus, hentet fra tidligere erfaringer og observasjon av andre, en har observert at når andre har kjøpt dekk, så har det vært piggdekk og en har også gjort dette selv tidligere, dermed blir piggdekk et naturlig valg. Bilselgeren gir dem det når de ikke ber om noe annet og kjøperne reager ikke på dette i det hele tatt. Det blir nærmest gått ut fra at vinterdekk = piggdekk.

Georg gir uttrykk for at han i løpet av årene som har gått siden han kjøpte bil (med piggdekk) har endret oppfatning i forhold til hvilke vinterdekk han vil ha på bilen. Piggdekk er ikke lengre en selvfølge, en *bør* bruke piggfrie dekk så sant en har anledning til det. Dette kan vitne om at det har forekommet en endring i bilismefeltet. Det er en utvikling i retning av at miljøhensyn gir symbolsk kapital. Det har vært en viss, om enn ikke veldig omfattende, holdningsendring i feltet mot at piggfrie dekk blir mer akseptert.

Einar: Dekkene har blitt bedre og dermed så endres holdningene dit at det blir mer akseptert å bruke piggfritt. Tidligere i drosjenæringen så var det slik at visst du pratet piggfritt så ble du jo sett på som om du var gal. Og det var jo med de opplevelsene, dekkene var såpass harde, altså tidlig i utviklingsstadiet, at når det ble glatt(...) så sto du og kom deg ingen vei. (...)Og det er klart at sånne opplevelser, de sprer seg. Det er jo ingenting som sprer seg så fort som dårlige nyheter. (...) det har blitt bedre, det har blitt mer positivitet i det. Det viser seg at du selger mer piggfrie dekk til drosjer og det er flere som kjører på dem og selv nå (på glatt føre) er det noen som kjører piggfritt og sier at "ok, vi tilpasser oss litt", det meste kan jo tilpasse seg."

Dette viser en annen grunn til holdningsendringer i feltet, nemlig at de piggfrie dekkene har blitt bedre, og dermed endres også holdningene til dem. Dette medfører at det blir mindre negative sanksjoner av positive uttalelser om piggfrie dekk. Noe som igjen gjør at den enkelte aktør får andre forventninger til hvordan de å velge piggfrie vinterdekk vil bli møtt av omgivelsene

Fra at situasjonen er slik at en med vinterdekk mener piggdekk, har det blitt satt fokus på at dette ikke er den eneste muligheten, og det har blitt lagt fram argumenter for at en *bør* velge annerledes. For å ta utgangspunkt i Georg først, han har siden sist han kjøpte vinterdekk med pigger blitt bevisst på at det kanskje finnes et bedre alternativ i piggfrie dekk. Det er flere faktorer som har ført fram til dette. Fordi det har vært noe fokus på svevestøv problemet i media, fordi han selv har observert svevestøvet i byluften, på boliger i sentrum og så videre. Når han tillegg har blitt fortalt om andres positive erfaringer med å kjøre piggfritt, har han nå bestemt seg for at han neste gang vil han kjøpe piggfrie vinterdekk. Alt dette var faktorer som nærmest rykket han ut av rutinen og fikk han til å vurdere denne sin rutine på nytt. Dekkvalget har blitt problematisert og dermed blitt et tema han har måtte ta stilling til. Valg av vinterdekk har kommet opp på et refleksivt bevissthetsnivå, der det blir veid for og i mot, i stedet for å velge piggdekk på rutine, slik det var før. Etter å ha

vurdert spørsmålet har han besluttet at piggfrie dekk er best og at det er det han vil kjøpe. Dersom han får gjennomført dette og får positive erfaringer med valget, kan det så gå over til å bli rutinisert, at når han tenker vinterdekk så er det automatisk piggfrie dekk han tenker på.

Rutinisering blir en viktig faktor ved valg generelt. De fleste valg blir tatt på rutine, det er kun når en ytre påvirkning gjør at det ikke lengre er mulig å være "ubevisst" dette valget, at det blir nødvendig å bringe den rutinen over på et diskursivt nivå og en ser nærmere på hvorfor en handler som en gjør og om det eventuelt vil være bedre å handle annerledes. Den rutiniserte tilstanden har mye til felles med habitusbegrepet, en handler på rutine, ut fra "tatt for gitt-heter".

For at en endring skal inntreffe må det være en påvirkning en legger merke til. Det at ens habitus sorterer ut informasjon som går i mot den en allerede sitter på, gjør at mye slik påvirkning vil gå upåaktet hen. Derfor må det enten være flere faktorer som til sammen gjør at en ser nærmere på sine dekkvalg, eller at en for eksempel får informasjon som det er vanskelig å unngå å legge merke til. Denne informasjonen kan da handle om skadevirkningene av svevestøv, at piggdekkjøring fører til svevestøv, om fordeler ved piggfrie dekk, eller lignende.

5.5 Forståelse av sikkerhet

Blant "De sikkerhetsfokuserte" er følelsen av sikkerhet knyttet til trafiksikkerhet, og piggdekk ses på som det sikreste alternativet. Et annet sikkerhetsaspekt kunne være helse, i den forstand at svevestøvet kan være en trussel for den enkeltes, og eventuelt dennes barns, sikkerhet. Dette trekkes derimot ikke fram som et sikkerhetsspørsmål. Derimot trekkes det at en ønsker å unngå å skade medtrafikanter frem som et argument for å bruke piggdekk. Noen av informantene er ikke klar over eller er ikke overbevist om at svevestøv kan være helseskadelig. Heller ikke de som er klar over dette problemet ser ut til å se det som en trussel mot en selv. Risikoen for trafikkskade blir sett som mer reell og akutt, mens helse risikoen som svevestøv representerer blir noe vagt og fjernt, både i tid og i bevisstheten. Det er ikke noe "de sikkerhetsfokuserte" tenker videre på og heller ikke noe de bekymrer seg over.

Halkier trekker fram skillet mellom risiko og fare, der risiko er noe en kan velge å ta eller la være å ta, mens en fare er noe som er der uavhengig av ens valg (Halkier 2001), *risiko* omfatter mulige negative konsekvenser som følger av egne beslutninger mens *fare* er et resultat av eksterne forhold som en ikke har kontroll over og som er der uavhengig av individets valg. De fleste av dagens miljøproblemer oppfattes som menneskeskapte, men ulike individer forstår miljøproblemene og deres egen rolle i sammenhengen ulikt. Methi beskriver at det er forskjell på de hun har kategorisert som de aktive, og de andre kategoriens syn på deres egen rolle i forhold til miljøvern. De aktive var de som hadde endret en eller flere av sine vaner i miljøvennlig retning som følge av informasjon de hadde fått fra miljøheimevernet. Disse betrakter sin egen rolle som viktig, at deres beslutninger knyttet til eget forbruksmønster har betydning for jordas framtid. Altså blir slike beslutninger såkalte risikobeslutninger, miljøproblemer blir en risiko, noe en kan ha innflytelse over. Methis tre andre kategorier, de passive, de uvitende og de uinteresserte, er ikke like opptatt av miljøvern. For disse fremstår miljøproblemer som en fare, noe de ikke har mulighet til å påvirke (Methi 1999). Følgelig har de heller ikke noe personlig å vinne på å etablere miljøvennlige forbruksmønstre.

Noe av dette kan en også se i denne undersøkelsen. Blant ”de sikkerhetsfokuserte”, og til dels blant ”de formålsrasjonelle”, er det slik at selv om at en erkjenner at svevestøvet nok kan være et problem som også angår en selv, ved at det medfører en fare for helsa, vil det å bruke piggfrie dekk være en risiko som en tar selv, når en velger mindre sikre dekk, og den risikoen er ikke disse villige til å ta. Svevestøvet oppfattes som noe nærmest konstant, en fare, som den enkeltes handlinger har liten innvirkning på. Dermed vinner en lite på å bidra til mindre svevestøv. Valg av dekktype derimot er noen en står for fullstendig selv. En kan velge å gjøre det sikre valget å kjøre med piggdekk eller en kan ta en risiko ved å bruke piggfrie. Noen har dannet deg forventninger om hvordan dette vil være ut fra erfaringer med dårlige piggdekk, altså der piggene er slitt ned og dermed framstår dette som nokså risikofyllt. Piggdekk der piggene er slitt bort har lite festemuligheter, verken pigger eller mønster, og gummien er gjerne blitt hard, noe som gir enda mindre feste. Dersom en baserer forventningene til piggfrie dekk på erfaringer fra piggdekk uten pigger, framstår det å bruke piggfrie dekk som direkte risikofyllt. De ulike

idealtypene resonerer altså ulikt i forhold til om svevestøv er en risiko eller en fare og om det å kjøre med piggfrie dekk innebærer en risiko eller ikke.

Her finner en også igjen det Erling Holden peker på, at når en har et inntrykk av at en ikke kan gjøre stort for å innvirke på miljøproblemene, en avmaktsfølelse, gjør at det ikke virker som noen vits å gjøre endringer i sine rutiner av hensyn til miljøet, det nytter ikke likevel. Ut fra et slikt utgangspunkt gir det lite mening å skulle gå over til piggfrie dekk, noe som også en del av de sikkerhetsfokuserte informantene påpeker. Og spesielt nå en ser det å gå over til piggfritt som en risiko, er det liten grunn for dem å slutte med piggdekk.

5.6 Kjønnforskjeller

Det er også forskjeller og likheter på tvers av idealtypene. I forhold til kjønn kan en se forskjell på kvinner og menns innstilling til piggfrie dekk. En undersøkelse som ble gjort av Sentio AS for Gjensidige Nor i 2002 med et landsrepresentativt utvalg, viser at kvinner bruker piggfrie dekk i mindre grad enn det menn gjør. 40 % av kvinnene mot 46 % for menn. Denne forskjellen er større på spørsmål om hva de vil velge neste gang de anskaffer seg dekk. Da foretrekker 39 % av kvinnene og 49 % av mennene piggfrie dekk. En ser også at de som kjører mest oftere kjører piggfritt. Men når det gjelder hvilke dekk de planlegger å kjøpe neste gang respondentene skal kjøper vinterdekk er denne forskjellen mindre. De med kortere årlig kjøredistanse vil i større utstrekning bytte til piggfrie dekk neste gang, opp med hele 7 % for de som kjører minst. Denne forskjellen forklares med at de som kjører lite bytter vinterdekk sjeldnere og derfor henger noe etter i byttet til piggfrie vinterdekk (Vaaje 2006).

Kjønnforskjellen fra den statistiske undersøkelsen finner vi også igjen i intervjuundersøkelsen. Forskjellen vises spesielt godt i at utvalgets kvinnelige forelder Hege, ikke ville våget seg ut på piggfrie dekk, mens fedrene i større grad har lyst å prøve piggfritt. Georg vil gjerne kjøre piggfritt i stor grad på grunn av miljøhensyn. Christian, den andre faren, ønsker å kjøre piggfritt fordi han mener piggfrie er bedre å kjøre med, men hans partner vil ikke gå med på dette, hun insisterer på piggdekk. I motsetning til Hege, ser ingen av fedrene piggfrie dekk som noe sikkerhetsproblem. Christian har også merket seg at kvinner er mer kritiske til piggdekk enn det menn er.

Christian: "nå vet jeg ikke om det er bare en følelse jeg har, men jeg har et inntrykk av at mannfolk er generelt mer åpen for å kjøpe piggfritt enn kvinnfolk er. Men det kan godt være at det bare er jeg som er preget av hun som jeg stort sett har med."

På spørsmål om hva informantene selv tror er årsaken til denne kjønnsforskjellen, var svarene mye fokusert rundt det å føle seg trygg og på hvor engasjert i bil bilisten er generelt:

Christian: "I utgangspunktet så tror jeg at kvinner er generelt mer forsiktig og har gjort seg opp en mening om at piggdekk er sikrest, derfor er de også mest skeptisk til å prøve piggfritt. Grunnen til at jeg fikk dette inntrykket i utgangspunktet er nok at flere av de kvinnene jeg kjenner er skeptisk til piggfritt, mens mange av mennene gir uttrykk for at de ønsker å teste det ut. Dessuten er nok menn generelt mer opptatt av bil og dermed også mer oppdatert på undersøkelser som er gjort rundt dette emnet."

Hege er den kvinnelige representanten her og bruker piggdekk fordi hun mener det er sikrest. Sånn sett bekreftes Christians hypotese. Hun forklarer kjønnsforskjellen slik:

Hege: "I min familie så er det jeg som stort sett kjører når. Men generelt er det vel mennene som kjører mest. I veldig mange familier så er det sånn at det ville være litt for kjipt at mannen måtte sitte på passasjersiden, men nå har vi ikke den her likestillingsproblematikken hjemme hos oss. Det er den som liker å kjøre som kjører. Men, jeg tror det handler om det, trygghet. At menn kjører mer og at de da også føler seg tryggere i trafikken. Og på ulike føreforhold.. Altså i min tidligere jobb, så kjørte jeg ekstremt mye ute i distriktet og da var jeg veldig trygg bak rattet, og jeg var trygg på bilen og på hvordan den fungerte. Og jeg merket over tid og når jeg skiftet jobb at jeg ble mindre trygg. Og så skiftet vi bil, og jeg merket det at jeg var ennå mindre trygg. På stoppelengde og diverse. (...)Så jeg tror det handler veldig mye om kjøreferdigheter og hvorvidt du er trygg bak rattet i forhold til den bilen du fører fram. Og da henger det igjen sammen med at det er veldig ofte menn, det er familiefar som sitter bak rattet veldig ofte."

Inntrykket er at menn er mer villige til å bruke piggfrie dekk, ikke fordi de nødvendigvis er mer opptatt av miljø og svevestøv, men fordi mer erfarne sjåførere som ikke føler det samme behovet for å bruke piggdekk, som oppfattes som sikrere enn piggfrie. Det er også mulig å trekke dette lengre, at dette ikke egentlig er kjønnsforskjell, men at det bare avhenger av hvor erfaren sjåføren er:

Intervjuer: "det har vist seg at det er litt forskjeller, for eksempel at kvinner bruker mer piggdekk enn menn, har du sett noen flere sanne ting eller?"

Einar: "nei, det har jeg ikke lagt noe spesielt merke til, men det har litt med kjørerutiner og erfaring og.. de som kjører lite, de føler seg tryggere med piggdekk. Og nettopp på hele vinteren sett under ett, at de vet de er sikker også når det er glatt. Og det gjelder både kvinner og menn og.. det er en drøss av motorister og andre som

kanskje ikke burde kjørt bil på vinteren, det ser vi jo daglig. Behøver ikke gå på kjønn på den biten.”

Det kan altså være at den kjønnsforskjellen som blir observert, egentlig ikke har å gjøre med kjønn, men med erfaring og at dette ser ut som en kjønnsforskjell fordi menn, gjennomsnittlig, kjører mer bil og / eller er generelt mer interessert i bil enn det kvinner er. Det kan med andre ord se ut til at kjønnsforskjellen og det at de som kjøre mye er mer tilbøyelig til å velge piggfritt kanskje er to sider av samme sak. Det er selvfølgelig mulig at flere av forklaringene stemmer og at disse ”overlapper” hverandre. I tillegg kan det at en bytter dekk ofte medvirke til at en eventuelt går tidligere over til piggfrie dekk. Dersom en bytter dekk ofte, slik for eksempel drosjesjåførene gjør, har en gjerne bedre dekk enn den gjennomsnittlige bilisten, noe som igjen kan gjøre at en føler seg tryggere i trafikken og av den grunn er mer villig til å prøve piggfrie dekk.

Andre variasjoner er i forhold til alder der de som kjører mest piggfritt er de mellom 30 og 50 år. Dette kan også selvfølgelig ha sammenheng med at denne aldersgruppen kanskje også er den som kjører mest i hverdagen, for eksempel foreldre som kjører mye i forbindelse med barn og jobb. Yngre bilister kjører kanskje i større grad eldre biler som da gjerne har piggdekk på når de blir kjøpt og da fortsetter en gjerne med piggdekk. Videre viser det seg at dess høyere utdanning og høyere lønn bilistene har, dess høyere er også piggfriandelen. Det kan selvfølgelig være flere grunner til dette. En forklaring kan ligge i at det å velge piggfritt er på vei til å bli ansett som ”trendy”, at det kan virke litt ”gammeldags” å velge piggdekk og de med høy lønn og utdanning ser seg selv som mer moderne.

5.7 Informasjon

I forrige kapittel ble det presentert hva informantene generelt hadde sagt om informasjon knyttet til vinterdekk. Men funnene er ikke entydige, det er variasjoner i hvordan informantene forholder seg til dette. Blant annet kan en se at de ulike idealtypene forholder seg forskjellig til informasjonen de mottar. Ens habitus blir forsterket ved at en omgås andre som er av samme oppfatning som en selv, og ens habitus kan beskytte seg selv ved at en fokuserer på informasjon som stemmer overens med den overbevisningen en allerede har, og overser informasjon som kan motsi dette (Bourdieu 1990). Dermed blir det lite rom for ny informasjon som går

imot etablerte holdninger. Dette skaper en hindring dersom en skulle prøve å informere folk om hvilke skadelige virkninger det har at det kjøres med piggdekk. For eksempel er ”de sikkerhetsfokuserte” mindre mottakelige for miljøinformasjon i forhold til bilbruk, siden de mener sikkerheten må komme foran. Selv om en informerte mye om dette og samtidig nevner at det er nødvendig at det er en viss balanse mellom piggdekk og piggfrie, slik at piggdekkene gjør kjørebanen mindre glatt ved at isen hakkes opp er det forskjellig hvordan de ulike aktørene registrerer denne informasjonen. Idealtypen ”De sikkerhetsfokuserte”, som kan være veldig skeptiske til piggfrie dekk vil kunne komme til å huske den siste informasjonen om at det ikke er heldig dersom alle bruker piggfrie dekk og ikke feste seg med argumentene for å gå over til piggdekk eller at det er ønskelig at piggfriandelen økes. ”De miljøbevisste” derimot ville snarere feste seg ved informasjon om hvor skadelig svevestøv er for befolkningen.

Så hvordan kan da informasjon få gjennomslagskraft? Informantene har blitt spurt om hvor de har sine kunnskaper fra, hvilke informasjonskilder de har tiltro til, om det er noen informasjon de savner og hvordan de vil at denne eventuelt skal formidles.

Egne og bekjentes erfaringer er veldig viktig på tvers av idealtypene. De vinterdekkene en selv har erfart at fungerer blir gjerne valgt igjen og dersom en har en dårlig opplevelse, for eksempel med piggfrie dekk, vil en holde seg unna disse i framtiden. Dette gjelder også dersom en har fått høre fra andre at de har dårlige erfaringer med slike dekk. Dette blir tatt som en advarsel og en blir langt mer skeptisk enn dersom en har fått høre positive ting fra bekjente. De som bruker piggfrie forteller at disse har blitt mye bedre de siste årene og de som har prøvd piggfrie for flere år siden har da erfaringer med dekk som er dårligere enn de piggfrie dekkene som er på markedet nå, noe som kan være med på å forklare hvorfor det er så stor forskjell på meninger mellom de som er ”mot piggfrie dekk” og de som er ”for”.

Det at piggdekk oppfattes som tryggere, da spesielt blant ”de sikkerhetsfokuserte”, gjør også indirekte at piggfri blir ytterligere nedvurdert. ”De sikkerhetsfokuserte” trekker gjerne fram at de til tider har erfart å ha problemer med å komme seg fram med piggdekk, og siden en mener at piggdekk er bedre enn piggfrie regner en med at

dersom en i en slik situasjon hadde hatt piggfrie dekk, ville de hatt ennå dårligere framkommelighet. Ut fra dette konkluderer de med at dersom en har piggfrie dekk vil det vær vanskelig å komme seg dit en skal. Dårlig framkommelighet med piggdekk blir på denne måten brukt som argument *mot* å skulle gå over til å bruke piggfrie dekk. Dette er ikke nødvendigvis riktig, for eksempel dersom piggdekkene en bruker er dårlige, kan det være grunnen til problemer med framkommelighet, noe som ikke skulle tilsi at situasjonen hadde vært verre dersom en hadde brukt piggfrie dekk. Den av drosjesjåførene som bruker piggfrie dekk, forteller også at disse ikke slites like raskt som piggdekk gjør. Ut fra dette kan en si at det er mulig at en kunne hatt bedre framkommelighet med piggfrie dekk dersom årsaken til den dårlige framkommeligheten var at de piggdekkene som ble brukt var slitte.

Dekktester trekkes fra som en viktig informasjonskilde innenfor alle idealtypene, spesielt blant ”de sikkerhetsfokuserte” som er av den oppfatning at denne informasjonen er den viktigste i forhold til dekkvalg. Skillene mellom de ulike idealtypene er mye på hvilke kilder de ser på som troverdige og relevante. De miljøbevisste har mer tiltro til for eksempel miljøvernorganisasjoners informasjon, mens ”de sikkerhets fokuserte” er skeptiske til informasjon som kommer fra slike kilder. Dette gjenspeiles også i statistikken (Vedlegg 4, SPSS utskrifter). De vil heller ha informasjon fra uavhengige aktører. Hvem som regnes som ”uavhengige aktører” varierer. ”De miljøbevisste” stoler mer på miljøverngrupper og det offentlige enn ”de sikkerhetsfokuserte” som har mer tiltro til dekktester og lignende. Informasjon fra forsikringsselskap vil bli mottatt positivt av de fleste på tvers av idealtyper, med unntak til de som er svært skeptiske til de fleste informasjonskilder.

”De miljøbevisste” ønsker mer informasjon om skadevirkninger ved piggdekkjøring og fordeler ved piggfrie dekk, både for deg selv og for andre. Og selv om ”de sikkerhets bevisste” i utgangspunktet ikke er så opptatt av dette, vil de fleste, dersom de fikk dokumentert informasjon om skadevirkninger ved piggdekkjøring, vurdere om de kunne endre sine vaner og gå over til piggfrie dekk. Mange av ”de sikkerhetsfokuserte” mener at de egentlig har den informasjonene de behøver, de har kanskje hørt at piggdekk medfører visse problemer, men de synes ikke det er så mye de kan gjøre for å endre dette eller de mener det blir for vanskelig å gjøre noe. Ens

eget bidrag blir så lite at det blir brukt som argument for å ikke gjøre noe, i likhet med Erling Holdens funn (Holden 2005).

I forhold til hvordan informasjon bør formidles, blir det på tvers av idealtypene trekt fram at det gjerne kan være i form av kort og konsis informasjon som er lett tilgjengelig for bilistene. Diskusjoner om hva som er best, piggdekk eller piggfritt, kan virke forvirrende, fordi det innebærer påstander fra begge sider, som ikke virker oppklarende med mindre en ikke har tilstrekkelig innsikt i problemstillingen på forhånd. Dersom det er ønskelig med mer utfyllende informasjon kan det for eksempel opplyses om hvor en kan få tak i dette på en enkel måte dersom en er interessert. Den informasjonen som formidles bør kunne vekke oppmerksomhet, slik at en blir bevisst budskapet. Dette forklares videre i teorien. Bourdieu viser hvordan en ut fra sin habitus gjerne gjør slik en har gjort tidligere og at habitusen blir beskyttet mot endring gjennom at en er selektiv til hvilken informasjon en registrerer. Videre viser Giddens teori om rutinisering av dersom en skal endre sine rutiner, så må det være noe som vekker ens oppmerksomhet rundt den rutinen, at en blir bevisst den og tar den opp til ny vurdering. Men dette skjer ikke med mindre noe oppsiktsvekkende tvinger en til å trekke denne rutinen opp til det diskursive nivået der en kan revurdere den og eventuelt beslutte å endre denne. Ut fra dette kan en si at for at en informasjonskampanje skulle ha effekt, så må det gjøres på en måte som vekker oppsikt, hvis ikke vil folk ikke legge merke til det i hverdagen og fortsette i sine allerede etablerte rutiner. En måte å få valget piggdekk eller piggfrie dekk opp på det diskursive nivået er at informasjonen er tilgjengelig og iøynefallende der en kjøper dekk, fordi når en er ute for å kjøpe dekk er det mer sannsynlig at en legger merke til slik informasjon enn visst en er fokusert på helt andre ting enn dekk.

5.7.1 Informasjonskilder

Når det gjelder hvilke informasjonskilder folk har tillit til, kan en se til *"Undersøkelse om verdier, natur og miljø"* fra 2000 der et landsrepresentativt utvalg har blitt spurt om hvor mye tillit de har til at ulike informasjonskilder *"gir korrekt informasjon om årsakene til forurensning."* Skalaen går fra 1 til 5 der 1 er "Svært mye tillit" 2 er "ganske mye tillit", 3 er "noe tillit" 4 er "ganske lite tillit" og 5 er "nesten ingen tillit".

Forskningssentre ved universitetene kommer best ut, disse får et resultat på 2,06 i gjennomsnitt, noe som tilsvarer ”ganske mye tillit”. På andre plass kommer ”miljøverngrupper og organisasjoner”. Her er gjennomsnittet 2,33. Deretter følger radio og fjernsynsprogram (2,66) myndighetene (2,83) som gjennomsnittlig fikk rett over ”noe tillit”, avisene kommer rett etter med 2,95. Mens de som Norges befolkning gjennomsnittlig har minst tillit til at gir dem korrekt informasjon om årsakene til forurensning er næringslivet og industrien (3,53). Gjennomsnittlig svarte respondentene at de hadde ganske lite tillit eller nesten ingen tillit til disse. Det er en signifikant forskjell på hvor mye tillit respondentene har til de ulike kildene, altså er dette ikke tilfeldige forskjeller (vedlegg 4, SPSS utskrifter: T-test).

Når det gjelder fordelingen innad i dette materialet, har det blant annet blitt sjekket for kjønnsforskjeller. Det er en signifikant forskjell mellom kjønnene i hvem de har tillit til, er i forhold til miljøvernorganisasjoner. Kvinner har nemlig signifikant mer tillit til at miljøverngrupper og organisasjoner gir dem korrekt informasjon om årsakene til forurensning enn det menn har (vedlegg 4, SPSS utskrifter: Descriptives).

Når en korrelerer disse tillitsvariablene med variabelen ” *hvor farlig for miljøet tror du luftforurensning fra biler er*” ser en at denne variabelen er signifikant positivt korrelert med alle gruppene, med unntak av de som har mest tillit til at de får korrekt informasjon om årsakene til forurensning fra industri og næringsliv. Blant disse er det nemlig en negativ sammenheng, dess mer tillit en har til informasjonen fra industri og næringsliv, dess mindre skadelig tror en at luftforurensning fra biler er for miljøet (vedlegg 4, SPSS utskrifter: Correlations). Litt forenklet kan en si at de som her mest tillit til de andre informasjonskildene tror luftforurensning fra bilene er skadelig for miljøet, men de som har mest tiltro til informasjon fra industri og næringsliv tror ikke dette er så farlig. De som identifiserer seg med industrien tror altså at luftforurensning er mindre farlig enn de som identifiserer seg med de andre informasjonskildene. Dette viser noe av det samme som Methi fant i sin undersøkelse og det jeg fant i intervjuundersøkelsen. De som er mer miljøbevisste, som de som identifiserer seg med miljøverngrupper og har tillit til informasjonen fra disse anser i større grad at deres handlinger har innvirkning på miljøet rundt dem.

Dersom det skal informeres om hva som forårsaker svevestøv, vil det være hensiktsmessig å involvere forskningssentre, miljøverngrupper, media, og myndighetene i den rekkefølgen. Kvinner har mer tiltro til miljøvernorganisasjoner enn menn, og kvinner er også de som i størst grad velger piggdekk. Informasjon fra miljøverngrupper skulle da være velegnet til å nå kvinnelige sjåfører, som i stor grad bruker piggdekk. Miljøverngrupper og organisasjoner kan også være velegnet til å nå de som er miljøbevisst i noen grad.

Det kan være at de som identifiserer seg med industri og ikke mener forurensning er så farlig, vil være en særdeles vanskelig å overbevise om å gå over til piggfrie dekk av hensyn til miljøet. Her vil nok argumenter om bedre kjørekomfort ha bedre effekt. Det kan kanskje være et unntak fra dette dersom næringsliv eller industri ga informasjon om piggdekkkjøringens skadelige effekt.

Ulike befolkningsgrupper vil altså motta informasjon fra samme kilde ulikt. Derfor kan det være et poeng å koble inn informasjonskilder i forhold til hvem som har troverdighet til det budskapet som skal formidles og i forhold til hvem det er som er målgruppen for informasjonen som formidles. Generelt kan det se ut til at en gjerne har mer tillit til informasjonskilder en allerede kjenner til, og /eller identifiserer seg med.

Analysekapittelet har vist hvordan de ulike idealtypene ser på problemstillinger knyttet til vinterdekk, hvordan de forholder seg ulikt til informasjonen de mottar og til kildene som gir denne informasjonen. I tillegg til dette har vi også sett på hvordan situasjonen er mer generelt ut fra de statistiske studiene.

6.0 Konklusjon

Denne avhandlingen har illustrert tre ulike idealtyper av bilister i bilismefeltet i Tromsø. Hver av disse har sitt eget sett av ”regler” for hvilken atferd som gir bilister uttelling i form av symbolsk kapital, altså hvordan en bilist skal opptre for å vinne anseelse. Hver av idealtypene har i sin rendyrkede form en distinkt habitus tilknyttet seg; ”tatt for gitt heter” om hvilke valg som er de fornuftige for en bilist å gjøre, noe som har sammenheng med at de ulike idealtypene til tider har motstridende syn på hva som er det viktigste hensynet for bilister.

6.1 *Hvorfor piggdekk?*

Det kupert terrenget i Tromsø gjør at flertallet av bilistene er ekstra opptatt av å ha veigrep og god framkommelighet. Mange er av den oppfatning at piggdekk er det sikreste alternativet, og derfor er dette en viktig grunn til at mange bilister velger piggdekk. En annen viktig grunn er at fordi piggdekk er og har vært svært utbredt i bruk, er det mange som velger piggdekk av gammel vane, og ikke engang vurderer piggfrie dekk. Valget mellom pigger og piggfritt kommer ikke opp på det Giddes kaller et diskursivt bevissthetsnivå og blir egentlig aldri vurdert, valget går ut fra rutine, en velger ut fra det en har valgt tidligere. Dette blir videre forsterket når bilistene omgås andre som er i samme situasjon og når forhandleren anbefaler piggdekk eller dersom de kjøper en ny bil og denne blir levert med piggdekk. Kjøring med slike dekk bidrar til dannelsen av svevestøv, et problem de fleste så vidt har hørt om. Men det er et fåtall som har inngående kunnskaper om denne problematikken, eller føler seg ansvarlig for å prøve å gjøre noe med. De fleste har registrert at det er ”et eller annet” med svevestøv, men det betyr ikke at de har fått med seg hvor alvorlig dette er eller sammenhengen mellom svevestøvet og piggdekkjøring. Dette til tross for at både miljøverngrupper og det offentlige informerer en del om svevestøv noe som kan tyde på at den informasjonen som har blitt formidlet ikke har hatt tilstrekkelig gjennomslagskraft til å påvirke bilistene i større grad.

Den mest utbredte idealtypen i ”Bilismefeltet” i Tromsø er klart ”de sikkerhetsfokuserte”, som er av den oppfatning at trafikksikkerheten er det viktigste og svevestøvproblemer må bli underordnet dette hensynet. Denne idealtypen er heller

ikke spesielt oppdatert i forhold til problematikken. Hensyn til luftkvaliteten er kanskje en positiv ting, men miljøhensyn gir ikke uttelling i form av symbolsk kapital, det er det sikkerhetshensyn som gir. Oppfordringen om å gå over til piggfrie dekk oppfattes følgelig som noe urimelig all den tid det kommer til å gå ut over ens sikkerhet i trafikken. Dersom disse skulle gå over til piggfrie dekk måtte de først bli overbevist om at piggfrie dekk er like sikre som piggdekk. Informasjon fra forsikringsselskaper om hyppigheten av ulykker med ulike typer dekk kan være en mulig måte å gjøre dette på, for å vise at piggfrie dekk er sikre å kjøre med siden sikkerhetshensyn er det som gir mest symbolsk kapital og er det mest tungtveiende hensynet for denne idealtypen. Også mulighet til å få prøve piggfrie dekk kan hjelpe på, da mange forventer at å kjøre med piggfrie vil være som å kjøre med dårlige piggdekk. Eller de har kjennskap til egen eller andres erfaringer med piggfrie dekk fra noen år tilbake når, i følge piggfrikjørerne i undersøkelsen, kvaliteten på piggfrie dekk ikke var like god som den er i dag.

Dersom det er mulig å demonstrere at det ikke stemmer at piggfrie dekk er dårligere enn de med pigg, men at de derimot er bedre enn sitt rykte kan det bidra til å påvirke ”de sikkerhetsfokuseres” habitus i retning av at piggfrie dekk også er et dekkvalg som ivaretar hensynet til sikkerheten og det er nærliggende å tro at det vil kunne øke piggfriandelen. Et slikt tiltak som kan vise at piggfrie dekk kan være brukbare vil også kunne virke inn på en annen grunn til at piggfrie vinterdekk ikke velges blant ”de sikkerhetsfokuserte”, nemlig at det er en kultur for å velge piggdekk. Det blir en slags ”piggdekk-habitus” som tilsier at det er det en velger. De som velger piggfrie dekk blir her sett på som enten idealister, som ikke nødvendigvis står spesielt høyt i kurs, eller de må være personer som ikke har så stort behov for å bruke bilen sin, med andre ord en slags ”billist-lettveker”, ikke en som ”oss” som er avhengig av bilen hele tiden og som ikke ser det som en reell mulighet å bruke kollektivtransport eller komme seg fra A til B for egen maskin ved å gå eller sykle.

Andre variasjoner i hvem som velger piggdekk er at kvinner og de som kjører lite i større grad bruker vinterdekk med pigg. Ut fra intervjuundersøkelsen kan det se ut til at dette kanskje er to sider av samme sak. Dersom en går ut i fra at kvinner kjører mindre bil enn det menn gjør, kan det at kvinner i større grad enn menn velger piggdekk, heller være et uttrykk for hvor erfarne bilister er, enn et uttrykk for en

egentlig kjønnsforskjell. En annen forklaring kan være at kvinner er mer sikkerhetsfokuserte enn det menn er, siden kvinner ser ut til å være mer positivt innstilt til miljøvern enn menn. Dette skulle det i alle fall ikke være et uttrykk for at de er mindre bekymret for svevestøv. Andre som i stor grad velger piggdekk er de yngste og de eldste bilistene, de med lav lønn og lav utdanning.

6.2 Hvorfor piggfrie dekk?

”De miljøbevisste” er de som er mest positivt innstilt til å bruke piggfrie dekk. De skulle i utgangspunktet være enkle å få til å gå over til piggfrie dekk siden de allerede er innstilt på å bruke disse av hensyn til luftkvaliteten. Den miljøbevisste habitusen ”sier” at piggfrie dekk er det naturlige valget, siden miljøhensyn er et viktig hensyn, som bør tas så lenge dette er mulig. Det kan være til hinder for bruk av piggfrie dekk, både for denne idealtypen og for andre, dersom piggfrie dekk koster mer enn de med pigger, at de nærmest automatisk får piggdekk når de kjøper ny bil eller nye dekk og av en eller annen grunn ikke insisterer på piggfrie. For ”de miljøbevisste” er det ikke behov for en holdningsendring, men det ville bidra til at disse forsatte å velge piggfritt dersom det var en holdningsendring blant de som forhandler dekk eller økonomiske insentiver som kunne bidra til å muliggjøre og oppmuntre disse til å fortsette å velge piggfritt. Økonomisk kapital spiller nemlig også inn, det at piggfrie dekk er dyrere i innkjøp kan være til hinder for at en velger dette. Dekk er forholdsvis dyrt og representerer en nokså stor utgiftspost i privatøkonomien, spesielt om en ikke innehar så mye økonomisk kapital i utgangspunktet. Da hjelper det ikke så mye at piggfrie kan være mer lønnsomt over tid, ettersom en ikke sparer de pengene før senere, mens utgiftene er nå. Risikoen er at dersom det blir for vanskelig å velge piggfrie dekk, for eksempel av økonomiske hensyn, risikerer en at disse går over til piggdekk.

Idealtypen ”de formålsrasjonelle” følger med på utviklingen av dekk og veier egenskapene til de ulike typene opp mot hverandre. Både økonomisk kapital, hva det lønner seg å velge, og kulturell kapital, at en er oppdatert på hva som forgår på dekkfronten og at piggfrie dekk blir sett på som ”framtiden”, har betydning for hvilken type vinterdekk disse velger. Disse vil velge piggfrie dekk dersom det er mulig og dersom det er til deres fordel.

Dersom det lønner seg økonomisk, kjøreegenskapene er akseptabel i forhold til sikkerhet, en får vite om skadevirkningene som svevestøv fører til og at det nytter å bidra, vil ”de formålsrasjonelle”, og sannsynligvis flere med dem, gå over til piggfrie dekk. Et eksempel på et tiltak som informantene syntes at fungerer i forhold til redusert bilbruk er ”Beintøff” kampanjen. Den gjør samtidig enklere å gå over til piggfrie dekk, fordi en da blir litt mindre avhengig av bil når barna kan gå til skolen slik at en ikke lengre trenger å kjøre dem til og fra. Det som veier tyngst for ”de formålsrasjonelle” er likevel kjørekomfort og lønnsomhet, det at en ved å velge piggfrie dekk bidrar til bedre luftkvalitet blir nærmest som en bonus, siden en ser sin egen evne til å påvirke som så liten. For eksempel en ordning der en får ”pant” for sine brukte piggdekk dersom de byttes ut med piggfrie vinterdekk kan tenkes å ha en effekt for denne idealtypen.

6.3 Informasjon og andre tiltak

I innledningen stilte jeg spørsmålet om hva som kan gjøres for å få opp piggfriandelen. Generelt ser det ut til at mer kjennskap til skadevirkningene knyttet til svevestøv kan medvirke til at flere velger piggfritt. Det at bilistene blir klar over problemet med svevestøv og at de kan bidra til å løse dette er nødvendig for å få valg av vinterdekktype opp fra et praktisk til et diskursivt bevissthetsnivå, som Giddens teori viser at er nødvendig for at rutiner skal endres. Dersom det ikke skjer noe utenom det vanlige som tiltrekker bilistenes oppmerksomhet vil de fortsette med den rutinen de allerede har etablert. For bilismefeltet i Tromsø i dag vil det si at piggdekkandelen vil fortsette å være høy. Selv ”de sikkerhetsfokuserte”, som er de mest overbeviste piggdekkbrukerne er av den oppfatningen at dersom svevestøv er et stort problem for deler av befolkningen så må hver enkelt se hva han eller hun kan gjøre for å bidra til å løse problemet. Det at piggdekk sliter på veiene skaper ikke et videre engasjement, men det gjør tanken på at noen skulle bli syke av at en kjører med piggdekk. Likevel er de færreste av den oppfatning at svevestøv er et særlig stort problem og de som har oppfattet at det er et problem synes gjerne at den informasjonen som blir formidlet er veldig forsiktig og vil kunne vinne på å være mer direkte.

Et gjennomgående funn er at informantene har hørt at det er ”ett eller annet med svevestøv og noe med piggdekk” som ikke er helt bra, men de skadelige effektene er

ikke så godt kjent. Informasjonen om svevestøvproblematikken blir borte i de store mengdene med informasjon som bilistene møter daglig. Dersom en skal formidle informasjon for å endre bilistenes atferd, må dette gjøres på en måte som vekker bilistenes oppmerksomhet, som ved å gå ut i stor skala, med korte, lettfattelige budskap. I Trondheim har de for eksempel hatt en massiv reklamekampanje, med korte "slagord", kombinert med mer utfyllende informasjon i mindre skrift, og referanse til en nettside der en kunne få vite mer. De har også lagt vekt på å formidle at svevestøvet er et problem og at ens piggdekkjøring er til skade for andre, samt at det nytter å legge om til piggfritt og fordeler ved dette.

6.3.1 Informasjonskilder

Når det gjelder hvilke informasjonskilder som bilistene har tillit til og dermed vil være velegnet til å formidle informasjon om dette temaet til bilistene, kan en se både en generell tendens og variasjoner innenfor denne. Det generelle funnet kommer fra den kvantitative undersøkelsen "*Undersøkelse om holdninger, verdier og natur*" fra 2000, der et representativt utvalg av den norske befolkningen ble spurt. Denne viser at de som får høyest grad av tillitt til at de "gir korrekt informasjon om årsakene til forurensning" er forskningssentre ved universitetene etterfulgt av miljøverngrupper og organisasjoner. Videre nedover i forhold til tillit kommer radio og fjernsynsprogram, myndighetene, avisene, og til slutt næringslivet og industrien. For at bilistene skal ha tillit til den informasjonen som gis ut vil det altså først og fremst være en fordel å samarbeide med de som arbeider med miljøvern og aktører som ses på som eksperter på det området informasjonen omhandler.

Mer spesifikt kan en se at kvinner har mer tillit til miljøvernorganisasjoner enn menn har og at dess mer tiltro respondentene har til at ulike aktører gir korrekt informasjon om årsaker til forurensning, dess mer skadelig tror en at luftforurensning fra biler er for miljøet. Med unntak av de som har mest tillit til industri og næringsliv. Dess mer tiltro de har til informasjonen fra industri og næringsliv, dess mindre skadelig tror de luftforurensning er for miljøet. Det kan altså se ut til at de som identifiserer seg med industrien ikke tror at forurensning er så farlig.

En kan også se forskjeller mellom de ulike idealtypene i hvordan de mottar og vektlegger informasjon. "De miljøbevisste" vil vektlegge, og bli overbevist av,

argumenter som går på at en kan unngå svevestøvproblemer ved å gå over til piggfritt. "De sikkerhetsfokuserte" vil ikke vektlegge dette i større grad, de vil først vurdere å gå over til piggfritt dersom de er overbevist om at dette er like sikkert å kjøre med som piggdekk. "De formålsrasjonelle" vil i tillegg til å se på disse faktorene, fokusere mest på hva de kan vinne på å gå over til piggfritt, som bedre kjørekomfort eller lavere drivstofforbruk. Dette blir ut fra Bourdieus teori forklart med at ens habitus beskytter seg selv ved å vektlegge det som stemmer overens med, og dermed forsterker de "tatt for gitt-heter" som eksisterer i den habitusen en har. Mens argumenter som går på tvers av dette ikke blir sett som særlig gode. Det vil altså kunne være en fordel å se på både hvilke argumenter som fremheves og hvem en samarbeider med i forhold til hvilken "type" bilister en ønsker å nå ut til. Helst burde en selvfølgelig kombinere alle disse, at en trekker fram både at piggfrie dekk er sikre, at piggdekkkjøring fører til svevestøv og de skadelige konsekvensene dette medfører. I tillegg til at det blir påpekt hva den enkelte bilist kan vinne på å gå over til piggfritt. Den informasjonen som formidles i forhold til hver av disse aspektene bør så være støttet opp av en eller flere aktører som er eksperter på området.

Et tiltak for å gjøre det mer fristende for bilistene å gå over til å bruke piggfrie dekk er subsidiering av piggfrie dekk, og å få fram at det er mulig å bytte inn dekk en har kjøpt i dekk av en annen type, dersom ikke den typen en kjøpte først ikke passer til ens bruk. Økonomisk kapital, som Bourdieu kaller det, har nemlig betydning for hvilken dekktype bilistene velger. Dersom piggfrie dekk er dyrere enn piggdekk eller en tror en kan risikere å måtte kjøpe et ekstra sett med (pigg)dekk dersom en prøver piggfrie og disse ikke fungerer, velger en heller å kjøpe piggdekk. En sett med dekk er nokså dyrt og er heller ikke noe som en kjøper ofte, så en vil være sikker på at de dekkene en kjøper er brukbare samtidig som at en vil begrense den økonomiske kostnaden ved innkjøp.

6.4 Sikkerhet

En viktig del av en eventuell informasjonskampanje bør være å få formidlet hvor trygge piggfrie dekk er og at økt piggfriandel ikke betyr mer ulykker. Mitt helhetsinntrykk er at det er en dominerende oppfatning blant bilistene, dog med noen unntak, av at piggfrie dekk ikke er like sikre å kjøre med som piggdekk. Og skal en være på den sikre siden, så velger en vinterdekk med pigger. Dersom piggfriandelen

skal opp, vil det være sentralt å få redigert denne oppfatningen blant bilistene. Mer informasjon som tydelig formidler skadevirkningene fra svevestøv, og at piggdekkjøring bidrar til produksjonene av dette støvet er også viktig. Mitt inntrykk etter å ha gjennomført intervjuene er at denne informasjonen ikke kommer gjennom til befolkningen. Det formidles ikke hvor alvorlig dette problemet kan være eller hvor stor del av problemet kjøring med piggdekk er skyld i.

Troverdig og sikker informasjon om at piggfrie dekk er like sikre som piggdekk trekkes fram som en forutsetning for at en vil velge piggfrie dekk. Spesielt blant ”de sikkerhetsfokuserte”, men alle bilistene i utvalget er opptatt av trafikksikkerheten. Når det gjelder hensynet til svevestøv, er kanskje det største problemet at bilistene ikke vet om problemet og ikke er overbevist om koblingen mellom dette og piggdekkjøring. Eller at det er usikkerhet knyttet til om det vil bli mindre svevestøv med mer piggfrie dekk og om det egentlig er så veldig farlig med svevestøv. De sier for eksempel at dersom de fikk vite at dette var et stort problem for grupper av befolkningen måtte de jo se om de kunne bidra, men er ikke sikker på om det er et problem.

Når en går ut fra at piggdekkjøring medvirker til produksjon av svevestøv, kan det argumenteres med at også svevestøv, og dermed piggdekkjøring, innebærer en helserisiko, siden svevestøv kan føre til ulike helseskader. Det viser seg imidlertid at mens ”de miljøbevisste” til en grad mener deres handlinger har betydning for svevestøv nivået, at det nytter å gå over til piggfritt, er ”de sikkerhetsfokuserte” av den oppfatning at hva de gjør har ingenting å si. For de sistnevnte blir svevestøv en konstant fare som de ikke kan innvirke på i stedet for å være en risiko som en kan bidra til å unngå ved å velge bort vinterdekk med pigger. For at argumentet om at piggdekk fører til svevestøv og derfor bør unngås skal ha gjennomslagskraft, er det dermed minst like viktig å få formidlet at hver enkelt bilists dekkvalg har betydning. For de ulike idealtypene er det ulike hensyn som gir uttelling i form av symbolsk kapital og dermed gir aktøren økt anseelse.

7.0 Avslutning

7.1 Egen rolle i undersøkelsen

Med et utgangspunkt i miljøvern i hverdagen, ble oppgaven vinklet inn mot hvilken informasjon jeg fikk beskjed om at Tromsø kommune hadde bruk for å ha kjennskap til innenfor dette temaet. Dermed ble i utgangspunktet mitt et ståsted med en synsvinkel fra offentlig forvaltning, rettet mot aktørene som er bilistene. Faren er at fokuset da blir for ”ovenfra og ned”. Dette er selvfølgelig vanskelig å forsikre seg fullstendig mot, men underveis i arbeidet med intervjuundersøkelsen og oppgaven har jeg imidlertid prøvd å se problemstillingen fra bilistenes synspunkt. Jeg har søkt å framstille hvilke problemstillinger de står ovenfor og hvordan valgmulighetene ser ut fra deres synspunkt. Siden oppgaven har vært delvis i samarbeid med Tromsø kommune medfører det at kommunen på et vis kan ses på som en oppdragsgiver. Det at det eksisterer en oppdragsgiver kan by på utfordringer i forhold til om resultatene fra studien dreies i retning av hva oppdragsgivers interesse ønsker å få høre (Kvale 2005) Min oppfatning er at også utover hensynet til at forskning skal være upartisk, er både Tromsø kommune og andre er best tjent med å få mest mulig riktig informasjon, ikke informasjon som setter dem i et uforholdsmessig positivt lys og jeg har søkt å være så upartisk som mulig. Det ville heller ikke være til kommunens interesse at resultatet ble påvirket i den ene eller andre retningen. Dermed utgjorde det ikke et problem å unngå påvirkning derfra, i og med at påvirkningen eventuelt ville være å få mest mulig relevant og korrekt informasjon, noe som stemmer overens med mine egne mål for oppgaven. Dersom det likevel skulle ha blitt en vridning i min fremstilling av funnene, måtte det i så fall være ubevisst og på grunn av den bakgrunnsinformasjonen jeg fikk tilgang på forut for undersøkelsen.

7.2 Svake sider ved oppgaven

Selvfølgelig er det også mulig at det har vært en vridning i intervjupersonenes svar mot hva de har inntrykk av at er sosialt ønskelig. Det er selvfølgelig mulig at intervjupersonene har fremstilt seg selv som noe mer miljøbevisste enn de ville gjort i en annen kontekst. Dette har jeg forsøkt å motvirke ved å formidle at jeg er ute etter å forstå bilistenes situasjon, ikke å overbringe et miljøbudskap eller å ”kontrollere” hvor miljøvennlig bilistene er.

7.2.1 Mulige problemer knyttet til utvalget

Det er en del faktorer en må ta hensyn til i forhold til skjevheter i utvalget i kvalitative studier. Som at personer med høyere utdanning er gjerne mer villige til å være informanter i slike studier (Thagaard 2002) og sett i sammenheng med at høyt utdannede også i større grad enn de med lavere utdanning velger piggfrie vinterdekk (Vaaje 2006), kunne dette representere et problem med at en får en studie som viser uforholdsmessig positive innstillinger til piggfrie dekk. Men når en ser på intervjumateriale er det kun en av de åtte informantene som kjører utelukkende med piggfritt i tillegg til en som bruker begge deler og to som planlegger å bytte til piggfritt neste gang de kjøper nye dekk. Flertallet i utvalget bruker og foretrekker piggdekk. Dersom det skulle være en overrepresentasjon av piggfribrukere i utvalget i forhold til i samfunnet ellers, vil det faktisk kunne være en fordel, tatt i betraktning at det er nødvendig å ha minst en i utvalget som kjører piggfritt for å kunne se også den siden av saken, hva som får bilister til å velge piggfritt. Siden overvekten i utvalget velger piggdekk, gir det samtidig også god innsikt i hvorfor mange bilister velger piggdekk.

Opprinnelig var planen å bruke det statistiske materialet i større grad og det kan ses som en svak side ved oppgaven at dette ikke lot seg gjøre. Likevel har det kvalitative materiale fra intervjuundersøkelsen vært omfattende nok til å bygge en masteroppgave på. Det hadde helt klart vært en fordel å kunne bruke mer av statistikken. Men med den delen av det statistiske materialet som ble brukt, sammen med den kvalitative materiale og funnene fra den statistiske undersøkelsen ”*Piggdekk eller piggfritt? Hvilke valg gjør norske bilister?*” utgjør det til sammen likevel et bredt og godt empirisk grunnlag for oppgaven.

7.3 Refleksjoner rundt oppgaveskrivningen

7.3.1 Konsekvenser for informantene

Når en gjennomfører en slik studie er det grunn til å spørre seg om det å delta i studien kan ha noen negative konsekvenser for informantene (Kvale 2005). Intervjupersonene skal ikke være gjenkjennbare, og temaet for oppgaven er ikke av sensitiv karakter. Dermed skulle det være minimal risiko for at publiseringen av oppgaven medfører negative konsekvenser for informantene. En masteroppgave blir dessuten lest av et nokså begrenset publikum, noe som ytterligere minsker risikoen

for at noen av informantene skulle gjenkjennes. I dette tilfellet ser jeg ikke for meg at det vil ha noen negative konsekvenser for informantene at de har vært med i denne studien. Jeg har forsøkt å framstille informantene så rettferdig som mulig. Det har ikke vært et alternativ å framstille dem uforholdsmessig positivt, men jeg har for det første forsøkt å unngå å ”henge dem ut” unødvendig, og for det andre å videreformidle den kompetanse og innsikt som de formidlet til meg i intervjuene.

Hva informantene selv mener at de fikk ut av å delta i intervjuundersøkelsen må selvfølgelig bare bli gjetninger. Men en positiv ting kan være at de fikk formidlet sine betraktninger, og hva de ønsket av informasjon og tilpassninger fra det offentlige. Oppgaven skal overleveres både Tromsø kommune og Grønn hverdag, dermed blir informantenes synspunkter formidlet videre. Et annet aspekt er at det å snakke om sine bil- og dekkvaner i cirka tre kvarter nok kan være bevisstgjørende i forhold til hvorfor en velger som en gjør. Det er tenkelig at dette igjen kan gi en mulighet til å forbedre sine vaner dersom en skulle oppdage at noen av dem ikke er så hensiktsmessige som de kunne vært.

7.3.2 Fordelaktige konsekvenser av studien

Dersom funnene fra denne oppgaven kan brukes til å få ned piggdekkandelen, vil oppgaven bidra til bedre luftkvalitet i Tromsø by. Noe som er heldig for alle byens innbyggere, både helse- og trivselsmessig. Statistikken viser at økt piggfriandel ikke gir flere ulykker, så det skulle da heller ikke være et problem i Tromsø (Vaaje 2003). Kjøring med piggfri dekk gir også mindre drivstofforbruk og mindre støy enn kjøring med piggdekk (Statens vegvesen 2005), og vil følgelig bidra til å redusere både støy, CO2 utslipp og svevestøvnivået i lufta.

7.3.3 Avveining mellom teori og empiri

Det å skrive en masteroppgave som søker å bidra til å løse et samfunnsmessig problem har medført en viss utfordring, i forhold til å balansere det empiriske og det teoretiske. Mens det på den ene siden er et mål at oppgaven skal gi fruktbar informasjon som kan brukes til å redusere piggdekkandelen i byen, stilles det på den andre siden formelle krav til den teoretiske delen av en masteroppgave. Bruk av teori gjør det også mulig si noe mer om temaet som analyseres, utover bare en gjengivelse av funnene. Samtidig var formålet med å velge en empirisk problemstilling nettopp

at oppgaven skulle kunne gjøres nytte av også utover å bare være et arbeidskrav i min mastergrad. Det har derfor hele tiden vært en avveining mellom hvor teoretisk og hvor empirisk oppgaven skal være, noe som gjør at det ikke har blitt lagt så stor vekt på teori som det ville blitt gjort dersom det ikke var en empirisk fokus for oppgaven. Omvendt har det teoretiske fått en større rolle i analysen enn det ville fått dersom dette hadde vært en rent empirisk oppgave og ikke samtidig en mastergradsavhandling.

7.4 Kulturendring

Dekkvalg er preget av mye synsing. Piggdekk blir valgt ut fra en trygghetsfølelse. Erfaringen fra intervjuundersøkelsen i Tromsø sier meg at det er en piggdekkkultur i byen, som bør endres dersom en skal få opp piggfriandelen. For å sette det på spissen er det nå en oppfatning av at "Orntlige" sjåfører bruker piggdekk mens piggfritt blir oppfattet som litt "pinglete". Jeg fikk vite fra Tore Berg ved Trondheim kommune at etter piggfri kampanjen i Trondheim har de opplevd en kulturendring. Det har blitt "harry" å kjøre pigg, og "trendy" å kjøre piggfritt. Når flere bruker piggfritt blir det også mer akseptert, og sett på som et reelt alternativ. En får altså en selvforsterkende effekt når flere kjører piggfritt. Dette skulle også kunne være mulig å få til i Tromsø.

De som virkelig har et behov for å bruke piggdekk, eller er "hellig overbeist" om at piggdekk er det eneste fornuftige alternativet vil nok være vanskelig å overtale til å bruke piggfritt. På den andre siden er de som mener piggfritt er best og /eller velger det ut fra hensyn til lokalmiljøet, og disse trenger en ikke overtale. Men mellom disse ytterpunktene er det nok en stor gruppe bilister som kan påvirkes til å vurdere piggfrie vinterdekk. Dersom bilistene blir klar over problemene svevestøv forårsaker, at piggdekkjøring er en vesentlig bidragsyter til produksjonen av svevestøvet, hvilke fordeler det kan ha for dem selv å gå over til piggfritt og at det blir lagt til rette slik at det lønner seg for bilistene å velge piggfritt, er det grunn til å tro at piggfriandelen vil gå opp.

8.0 Litteraturliste

- Andersen, Heine og Kaspersen, Lars Bo '*klassisk og moderne samfundsteori*' 2.utgave, Hans Reitzels forlag, København, 2000
- Blaikie, Norman "Designing social reseach – the logic of anticipation" Polity Press, Cambridge, 2000
- Bourdieu, Pierre "*The logic of practice*" Polity Press, Cambridge, 1990
- Bourdieu, Pierre, "Distinksjonen" Pax Forlag, Oslo, 1995
- Grønn hverdags nettside
<http://www.gronnhverdag.no/artikkel.php?id=2801> – sist besøkt 14.05.07
- Halkier, Bente "*Risikohåndtering i forbrug, Behov for at ” kreolisere” Sociologiske Begreper.*" s156-179 i Sosiologisk tidsskrift Årgang 9, nr 1-2, 2001
- Hardin, Garrett, "*The tragedy of the commons*" Science, New series, vol. 162, no.3859, 1243-1248, Desember, 1968
- Holden, Erling "*En rett og to vrange... tre teser om miljøholdninger og husholdningenes forbruk*" s. 261-286 i Sosiologisk tidskrift Årgang 13, nr 3, 2005
- Forelesninger i SOS 3008 "*Koder og kommunikasjon i det moderne samfunn*", universitetet i Tromsø, våren 2006.
<http://uit.no/studier/7681/1511> sist besøkt 27.04.07
- Forelesninger SOS 3000 "*Sosiologisk teori*", universitetet i Tromsø, høsten 2005. <http://uit.no/studier/8165/2083> - sist besøkt 27.04.07
- Giddens, Anthony, "the constitution of society". Polity press, Cambridge 1984
- Kaspersen, Lars Bo "*Anthony Giddens- an introduction to a social theorist*" Blackwell publishers Ltd, Oxford, 2000
- Kvale, Steinar. "*Det kvalitative forskningsintervju*", Gyldendal norsk forlag, Oslo, 2005
- Korsnes, Olav. Andersen, Heine og Brante, Thomas "*Sosiologisk leksikon*" Universitetsforlaget, Oslo, 2004

- Lamont, Michele; Lareau, Anette: “*cultural Capital: Allusions, Gaps and Glissandos in recent Theoretical Developments*” I Sociological Theory, vol 6, no2 (autumn, 1988), 153-168. www.jstor.org
<http://www.jstor.org/view/07352751/ap010009/01a00020/0?currentResult=07352751%2bap010009%2b01a00020%2b0%2c00&searchUrl=http%3A%2F%2Fwww.jstor.org%2Fsearch%2FAdvancedResults%3Fhp%3D25%26si%3D1%26q0%3DMichele%2BLamont%26f0%3Dau%26c0%3DAND%26wc%3Don%26sd%3D%26ed%3D%26la%3D> sist besøkt 11.04.07
- Methi, Nina "Miljømodernisme og miljømoralisme. En analyse av miljøheimevernets strategi – og dens konsekvenser", Hovedfagsoppgave, institutt for sosiologi, Universitetet i Tromsø, 1999
- NAF's medlemsblad, bladet Motors nettside. www.motor.no
http://www.motor.no/pdf/M806_DEKKTEST.pdf - sist besøkt 30.01.07
- Nilsen, Ann, "Miljøsosiologi, samfunn, miljø og Natur" Pax forlag A/S, Oslo, 1997
- Norsk samfunnsvitenskapelige datatjenestes nettsider, personvernombudet for forskning www.nsd.uib.no/personvern/ sist besøkt 23.04.07
- Ringdal, Kirsten "Enhet og mangfold", Fagbokforlaget Vigmostad & Bjørk AS, trykt i Polen, 2001
- Skorstads, Berit "Miljø, kunnskap og moral tre casestudier av miljøomsyn" Doktoravhandling, institutt for sosiologi, Universitetet i Tromsø, 2005
- Statens vegvesen, "Tiltaksutredning mot svevestøv" 2005, Tilgjengelig via www.tromso.kommune.no
<http://www.luftkvalitet.info/data/reports/Tiltaksutredning%20mot%20svevestov%20i%20Tromsø1.pdf> sist besøkt 13.03.07
- Thagaard, Tove "systematikk og innlevelse" fagbokforlaget Vigmostad & Bjørke AS, trykt i Polen, 2002
- Vaaje, Tore, piggdekk eller piggfritt? Hvilke valg gjør norske bilister? Gjensidige NOR forsikring, Sollerud 2006
- Webb, Jen. Schirato, Tony & Danaher, Geoff: "Understanding Bourdieu" Sage Publications, London, 2002
- www.miljostatus.no
http://www.miljostatus.no/troms/tema/klima_luft_stoy/luftforurensning_i_tromso_by.htm

- sist besøkt 05.02.07

- www.tromso.kommune.no

- sist besøkt 05.02.07

<http://www.luftkvalitet.info/data/reports/Tiltaksutredning%20mot%20svevestøv%20i%20Tromsø1.pdf> – sist besøkt 08.02.07